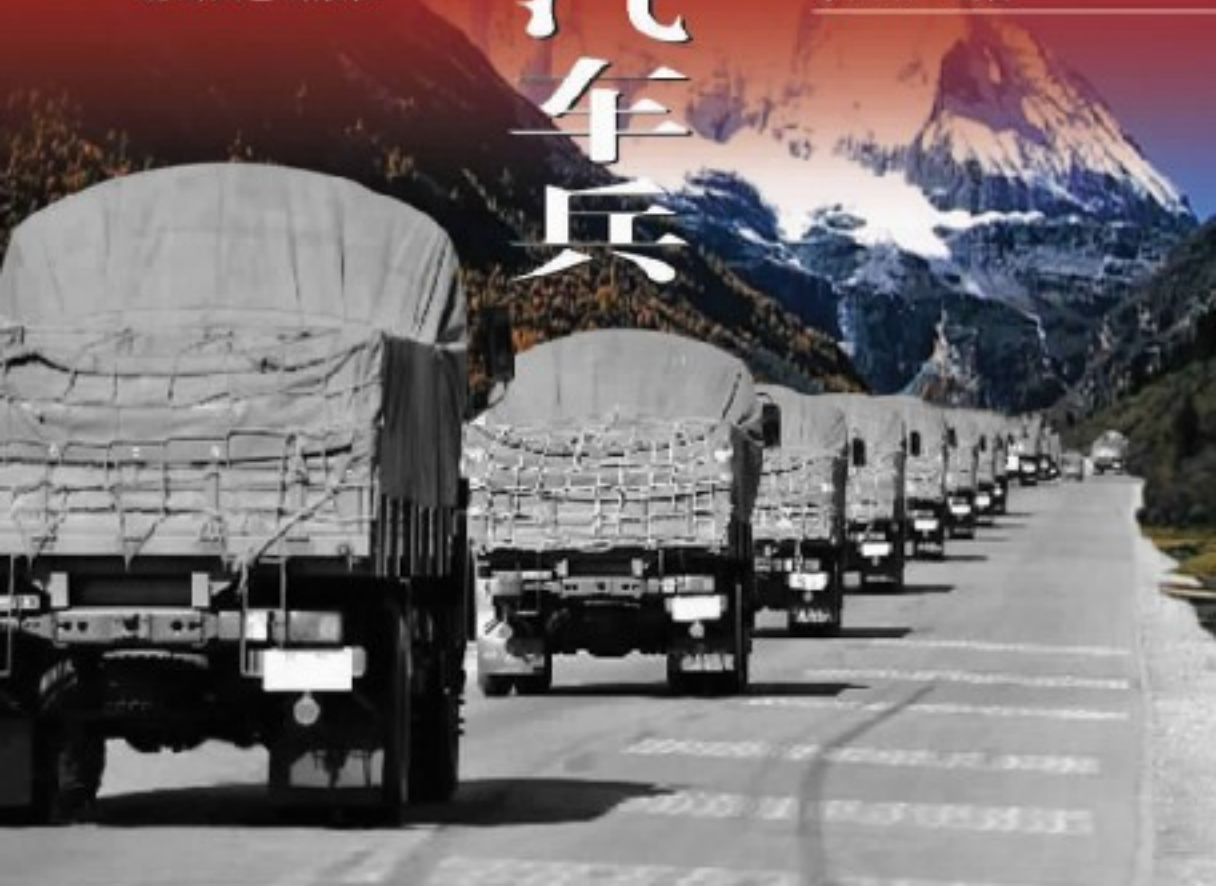


青藏高原汽车兵

山西出版集团
北岳文艺出版社

李照明 编著





李照明个人简历

1929年3月生于山西平遥县。1945年7月参加革命,1948年2月加入新民主主义青年团,1949年4月入伍,1949年9月入党。在职学习期间被评为学习模范。1955年7月到解放军后勤学院运输系学习(后改为车管道路系),1959年4月车管道路系本科毕业,先后被评为优秀学员、先进工作者,1957年1月集体受到毛主席、邓小平等党和国家领导人亲切接见并合影。

历任军职科员、股长、营长、副主任、副政委(少校)。1978年转业到地方任副局长、党委书记,行政十四级、工程师、高级经济师,1991年离休,享受省厅待遇。

离休后学摄影、书法、写作。受北京鲁迅文学院远程教育一年,并参加研讨会数次,受益匪浅,时有作品在人民军队、山西日报等报刊发表。曾获一二三等奖数次,有处女作《我的坎坷人生》(中国文史出版社)2005年5月出版,及《我这六十年》(山西人民出版社)2005年10月出版。中国当代文学研究会会员、山西省作家协会会员。摄影作品《日月山》被解放军军事博物馆收藏,每年都有摄影作品在《平遥国际摄影大展》展出。

图书在版编目(C I P)数据

青藏高原汽车兵 / 李照明编著. —太原: 北岳文艺出版社, 2009. 8

ISBN 978-7-5378-3248-9

I. 青… II. 李… III. 回忆录 - 作品集 - 中国 - 当代
IV. I251

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 138167 号

青藏高原汽车兵

编 著: 李照明

责任编辑: 王国柱

封面设计: 李梦文

出版发行: 山西出版集团·北岳文艺出版社

地 址: 山西省太原市并州南路 57 号

邮 编: 030012

电 话: 0351-5628696 5628697(发行中心)
0351-5628688(总编办公室)

传 真: 0351-5628680

网 址: <http://www.bywy.com>

E - mail: bywybs@163.com

印刷装订: 山西荣博印业有限责任公司

开 本: 787mm×1092mm 1/16

字 数: 200 千字

印 张: 14

印 数: 1-2000 册

版 次: 2009 年 8 月第 1 版

印 次: 2009 年 8 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5378-3248-9

定 价: 28 元

如有印装质量问题请与印刷厂联系调换

前 言

交通运输是经济发展的重要组成部分,是为经济服务的、是为工农业生产服务的、是为广大群众服务的。一个国家的富强程度,要看这个国家交通运输的发展程度,我认为交通运输四通八达的国家或地区,一定是经济发达的、繁荣的,科技也是先进的。反之,交通运输落后的国家或地区,经济一定是落后的、不发达、不繁荣、不先进的。交通运输是经济发展的先行官。通常说:“要想富先修路”。实践证明是正确的,是真理。因为国家的经济活力,是通过交通运输支撑的,就像血液是通过血管流通一样,就是这个道理,经济发展离开交通运输,一刻也不能行,从这个意义上讲,经济发展是无法单独存在的。

李照明

2009年7月10日

目 录

一、贺德庆忆汽车队	1
二、黄河船运	9
三、千里追敌	20
四、英勇汽车兵	31
五、我所在的运输车队沿革	63
六、不畏艰险	66
七、从大东北到大西北	73
八、运输中的交通事故	79
九、青藏高原汽车兵的生活	86
十、汽车驾驶员夜间闭灯驾驶训练	97
十一、以汽车兵李振泉命名的“振泉湖”	101
十二、第一个进藏汽车运输队	104
十三、运送中央代表团进藏	107
十四、参与修建青藏、新藏公路运输	111
十五、青藏高原苦战五十载	122
十六、不穿军装的汽车修理兵	140
十七、刘志丹的马夫张保仁同志	147
十八、西北高原老汽车兵的变迁归宿	150
十九、结束语	201
附录	204

一、贺德庆忆汽车队

1. 汽车队的组建

据老红军贺德庆、梁德珍等同志回忆，大概在1937年10月初，叶季壮部长让“采办”负责组建，运输科具体承办，定名为八路军采办委员会汽车队。由于该队住在七贤庄，所以社会上都称七贤庄汽车队。关于队里领导的配备，先从运输科抽调一名懂技术的红军老干部张朝才为汽车队长，接着，从采办抽调一名干部为副队长，又从红军总供给部警卫部队选调了一名经验丰富、年轻力壮、领导能力较强、有知识的干部陈福初为汽车队指导员，从友邻部队又选调了一名调度员，一名油料员，一名会计兼统计员和几名班长搞其他工作。根据战争特殊运输需要，没有押运队是难以完成运输任务的。押运队的成员都不是普通战士，都是经过二万五千里长征的老红军，都是副官级干部，虽是押运物资车辆，可是他们的任务具有特殊性。还兼有转运党政军领导、国际友人、华侨民主人士、青年学生等的巡逻保卫工作；办理一切货运手续通行事宜；担当运输各种物资（特别是军械弹药炸药危险品）的安全保卫问题；与国民党关卡检查站等的联系工作。其性质比较复杂，所以，押运队隶属采办委员会直接领导，当时，我军没有实行军衔制，为了工作需要和联系的方便，都授予押运排的所有干部为少尉、中尉、上尉军衔，队长、指导员是少校军衔。汽车队汽车来源主要是购买和赠送的汽车。1937年2月3日，国民党东北军的孙铭孔等坐的一辆小汽车前往陕北苏宁公干，路经云阳镇，将乘坐汽车送给当地驻军，这是我陕甘宁边区的第一辆乘坐汽车。关于我军第一辆运输汽车，是组建汽车队时，通过关系由商人李雅轩出面，以国民党六十七军的名

义,在“公茂洋行”购买了一辆运输卡车。这样,我军破天荒第一次正式有了现代化运输工具——汽车。接着,又以东北军的名义在“川陕实业公司”购买了美国制造的道奇汽车一辆和日本制造的尼桑汽车一辆。在我党统一战线的感召下,国民党爱国将领送给我采办委员会运输汽车两辆,随之,在苏联赠华的汽车中将吉斯5型卡车,又给采办委员会留了五辆,在阎锡山送给八路军的旧运输汽车中挑选了三辆吉姆西、小道奇,后来通过统战关系和不同的办法买了运输卡车九辆,到1939年,我采办委员会汽车队已有了二十二辆运输汽车。汽车正副司机共有三十五人,随着汽车队的扩充,又增加了汽车队的副队长、副指导员。先后任过队长、指导员的有石青、杨汉辉、芦吉仁等同志。

2. 汽车队的管理

军事运输是部队作战的“生命线”。古人云:兵马未动,粮草先行。我军历来强调军事运输的重要性,为了求生存、求发展而军事运输是关键,党中央、中央军委一直注重军事运输,从红军时期的交通队、渡船队、人畜力运输队、担架队,从无到有,从弱到强,从落后到先进的运输工具,党的主要领导人毛泽东、周恩来、彭德怀等一直都十分重视,而且亲自组织、具体指导。对运输主要干线、重要运输任务、运输工作上的统战问题、运输人员的思想教育,对党的有关政策、组织管理等,都亲自过问,帮助解决运输上的重大问题。西安办事处采办委员会的领导人叶季壮、林伯渠、张令彬等同志,对汽车队的组织和管理,极其严格,对驾驶员、车勤人员的管理十分严谨,特别对押运排的副官更加管理严、要求严,组织观念、纪律观念更是重中之重,加强教育,组织检查,是汽车队领导的特定任务。因为汽车队处于特定环境、特定条件,有特定的任务。

3. 汽车队的繁重任务

该队承担的主要任务:将“采办”采购的物资由西安等地运往延安,西安是八路军采购物资供应集散地,任务特别繁重;国际友人、民主人士、青年学生进出延安;中共党政军领导干部进出边区;对运送的主要领导首长和著名人士的保卫安全、警戒巡逻任务。当

然,还有运输线上的统一战线的工作与国民党制造的摩擦作斗争。因而“采办”委员会汽车队的任务十分繁重,而且十分复杂艰巨。

4. 采购的物资运输

据有关方面记载:1937年9月间,采购通讯器材、纸张、布匹和约十六万斤的食品;又在1938年初,采购了大批兵工厂、制药厂、棉毛纺织厂等成套设备,钢铜铁、硫磺、日用品等约计六百吨;1938年2月通过关系采购了禁运铅块两万余斤,用作新华日报排版铅字;1939年秋采购大米五百余吨。上述物资共计一千二百四十吨,按照预定计划采办汽车队及雇用的商车将物资全部完整安全地运达延安等地。在运送这些物资时,遇到了各种复杂问题,车队人员想了许多办法做了艰苦细致的工作,并利用各种统战关系,最终任务得以完成。第一,在运送铅块时,该物资属于禁运品,灵宝县是国民党封锁区,在经过此地时,被当局军警查出,将卡车扣押,后来我“采办”委员会通过统战关系,经国民党驻陕西军运司令部与有关方面调解和周旋,以运往晋东南前线兵工厂制造军用“子弹丸”为由,变“非法”为“合法”,才将这批铅块如数按期安全地运达目的地。第二,1939年秋,“采办”委员会在当地采购了五百余吨大米,大米对解放区来说,那是宝贝,根据地党军政人员一天三顿小米饭,一个月才可能吃一顿大米饭啊!“采办”决定全部运回延安,当时,我军汽车队车辆相当紧张,运力缺乏,无法运输。由于“采办”运输科帮助国民党江北总监后勤部十四兵站运送过一批军用物资,所以,总监后勤部派其汽车三团一个营和西安行营的汽车一百二十五车次,将五百吨大米及时完好地运到延安。第三,运送军械弹药及易燃危险物品时,汽车队和押运排的同志,责任更加重大,既要保持高度的警惕性,又要保证其机密性,特别是所运载的危险品,更要绝对的行车安全。这不仅是“采办”委员会工作人员的责任,运输科和汽车队与押运排的责任更为重大,这就要靠大家高度的政治觉悟,认真负责吃苦耐劳的工作精神,更要有很强的组织性、纪律性以及自我牺牲精神,才能完成这样的重大政治运输任务。第四,做商车、司助、车主的思想工作。商车捎运民主人士、青年学生到延安,国民党检查很严格,且有危险性,商车司机怕出事怕麻烦

不愿捎运进出边区的各种人员,尽管运输科、汽车队想了各种办法动员说服做商车司机的思想工作,但他们仍有一些顾虑。当陕甘宁边区政府主席林伯渠到采办得知这一情况后,让运输科同志将车主、商车司机都集中到西安八路军办事处召开会议,林主席在会上亲自做动员工作,会下个别谈话做思想工作,讲清这项工作的重要性,鼓励他们捎运民主人士、青年学生作出的贡献,从而激发了司助人员和车主的积极性和爱国热情。当捎运人员无座位时,司助人员主动设法在车间加座,特别是七贤庄汽车队、押运排护送我党政军主要领导人和捎运国际友人、民主人士、青年学生进出延安,他们做出了重要贡献。他们护送周恩来、朱德、刘少奇、彭德怀、刘伯承、董必武、王稼祥、张闻天、徐向前、叶剑英、邓小平、李先念、杨尚昆、博古等领导同志进出延安到西安,尤其是周恩来副主席几年来进出西安多达二十余次,其他领导多次路过西安。还有护送国际友人史沫特莱、著名大夫白求恩、侨胞领袖陈嘉庚、著名音乐家冼星海、进步人士李公朴等从西安进入延安。有趣的是,当时汽车队没有小汽车供领导们乘坐,不论官职多高,年龄多大,身体多弱,一律搭乘大卡车,安排在卡车的驾驶室乘坐,由押运副官照顾护卫,就是最大的关照和优待了。有次,押运排副官朱云臣同志从延安护送周恩来外出工作,当车经过洛川县交通镇进入白区后,他想到首长的安全,觉得自己坐在驾驶室视线不开阔,不利领导的安全,于是就从驾驶室出来站到车脚踏板上,以保障首长的安全,当然自己是累点也有危险,首长也几次要他回到驾驶室,可他为领导安全,忘我劳动置生死于度外,自己一直站在汽车踏板上,一站就是二百五十里呀,直站到终点。领导甚为感激他,朱云臣心里乐滋滋的,虽然自己苦点累点,保卫了首长安全圆满地完成了任务。还有一次,副官吕继才同志护送王稼祥等回延安,每到沿途宿营,为保障人员物资的安全,自己担负起检查、巡逻、警戒的任务,就是酷暑天气从不例外,可是天有不测风云,当车行至陕西宜君时,因下雨路滑,司机不慎将车翻在路侧的排水沟,就在这危机的当儿,吕继才为保护首长跳进沟里抢救王稼祥而自己身负重伤,首长安然无恙,吕继才住院治疗,当他病好出院时说:只要首长安全,我值得。不愧是人民战士的高尚品德。1938年3月,押运副官白天顺同志护送国际友人白

求恩大夫去延安,一路上白天热情周到地照顾白求恩的生活,夜间巡逻守卫于汽车旁,3月的陕北仍冻手冻足,脸都冻得红红的,当半夜三更夜深人静时,白求恩大夫走出房门去小便时,见一位年轻小伙子站在车旁,仔细一看是穿着单薄军装的副官同志,霎时,他愣愣地呆在那里,这件小事感动得白求恩大夫,不禁眼眶涌出了热泪,忙过去把自己的大衣披在副官的身上。通过他们的艰辛劳动赢得了国际友人的爱戴和党组织的信赖,努力出色地完成了任务。总之,从1937年2月至1941年1月的四年间,捎运民主人士、青年学生共六千二百八十余人,运往延安的各种物资达七百八十四万余吨,他们为抗日战争做出了重要贡献。

5. 与特务歹徒、警察宪兵作斗争

在运输线上的斗争是经常发生的,从1938年秋开始,国民党军警宪兵反人民的事件时有发生。有次,路经陕西宝鸡时,国民党稽查人员检查护照时说“印章是假的”,并借以带空白信纸是违法为理由,将我工作人员、汽车扣留,将所有的物资予以没收。经我方据理力争、唇枪舌剑,我党地下工作人员通过关系才将人员、物资解救出来,车辆如数要回;还有一次,我军汽车正在公路上正常行驶时,七八个国民党兵平白无故将五辆汽车抢走,我方司机将情况报告了“采办”委员会领导,首长迅速带着警卫班全副武装战士赶到现场,立即将歹徒的武装解除,向群众揭发了歹徒的暴行,将他们带回我驻地,国民党驻甘肃天水行营派员到“采办”驻地向我方赔礼道歉,交还了我全部汽车,我方当面训斥了地方人员,才将人和武器交还给敌方。从此,在一段时间内平静了。可是到了1940年3月后,问题变严重了,摩擦增多了,国民党兵常对我方挑衅,整个八路军的供应中断、军饷扣发,对我军在各地采购的物资视为“非法”,国民党天水行营,对过往十八集团军车辆一律禁止通行。西安行营在陕西宝鸡交通枢纽设立汽车检查站,派特务监视我过往行人车辆,对可疑民主人士、青年学生去延安的一律刁难甚至扣押。更严重的是1941年,皖南事变发生的第二天晚上,一群警察宪兵闯进我西安七贤庄汽车队驻地,当即抓走了车队大多数人员。随即,周恩来副主席在《中共中央发言人对皖南事变发表讲话》中,对

发生在西安七贤庄抓捕我汽车队人员的事件也进行了揭露。半月后,国民党当局释放了被抓全部人员。从皖南事变后,国民党全部停发了八路军的军饷,中断了一切供应,鉴于此,我“采办”在西安的工作已不能继续进行,为保存实力,党中央决定将在西安坚持与国民党当局斗争四年之久的驻西安采办和汽车队人员全部撤回延安。从而“采办”委员会及西安七贤庄汽车队工作暂告一段落。

延安汽车队诞生

据几个老红军回忆和相关部门记载,大概是1937年夏,根据中央军委决定,于1938年初正式成立“延安汽车队”,队长林彬、指导员刘秀发、车管司助人员共九十余名、汽车三十六辆,统归兵站部领导。人员来源于原摩托学校的教员和学员四十余人,还有我军从西安回来的第一个汽车队的部分干部和司机以及从外地来的青年学生会驾驶汽车的人员和国民党部队一些送汽车时愿意留下来的进步司机。汽车是来源于:东北军孙铭孔、殷得田等赠送的两辆,香港总督纽约侨联杨慕琦赠给陕甘宁边区政府的三辆救护车,这是延安有汽车、救护车之始,运输卡车是苏联援助吉斯5.6号车型汽车十辆,自购国民党的大小道奇、吉姆西、斯蒂派克汽车十七辆,宋庆龄捐赠解放区汽车四辆。汽车队住在延安的十里铺,是老百姓的土窑洞,室内是烧火的土炕,窑洞是冬暖夏凉,到了冬天,为了节约不烧煤炭,大家到野外捡烂柴草及碎木块柳枝烧火,家里挺暖和的。那时,根据地是很艰苦的,生活俭朴,每个人都很节约,可是工作起来干劲大,艰苦奋斗,学习钻研,团结一心,上下一致,为陕甘宁边区培养了一批交通运输技术人才、管理人员,特别是为驾驶员培养了不少技术骨干。我记得在晋绥边区粮食局工作的贺德庆同志,就是在我军第一个汽车队学的技术,后来到了延安汽车队就是老驾驶员了,是队里的技术骨干。后来调往晋绥行署粮食局黄河船运队工作,因为他是汽车驾驶员,所以很快学会了驾驶船只,成了河运木船的老艄(舵手)。记得梁德珍、何庆怀、李兴仁、刘忠等老红军,就是从陕甘宁边区延安汽车队、兵站等单位调到晋绥粮食局工作的。延安汽车队那时很苦,条件差、器材缺,既没有车库,更没有

车间修理机构,一切十分简陋,不论夏冬炎热严寒天气,检查保养修车都在露天场地进行,延安县城也没有汽车修理厂,汽车坏了自己修理,自己制造小配件,电瓶自己充电。当时,汽车队有一部老掉牙的车床,十里铺没有电源,自己研制了一部木轮,用手摇小木轮带动大木轮,再带动车床运转,车出所需零件,解决了汽车配件的奇缺,实在解决不了的零配件,才到国民党统治区购买,对自己实在修不好的汽车才送到西安修理厂大修。有时货车上的化油器一时难以修好,司机同志就想办法,在油箱口插上一根软管置于驾驶室顶上再插进化油器通到化油器内,利用毛细管的原理,向引擎直接供油,临时解决了发动机的供油问题。当时,汽车油料很紧张,汽车队同志们就想出用一部分蓖麻油按比例混合应用来代替机油,从而节省了不少机油。有时缺少汽油就用一部分酒精按一定比例掺进汽油里使用,发动机动力还不减低,节省了汽油,还完成了运输任务。“采办”领导表扬了汽车队自力更生的精神。

延安汽车队的主要任务

进出边区的各种人员接送任务;负担中央总部、各战区首长接送工作;运往各地和运进的各种物资器材;党政军机关的重要运输任务;其他领导机关交给需要运输的任务。行车主要线路:一条是西安、潼关、宝鸡一线,是条较好的沙石路段,是号称全国之冠的西安至迪化(乌鲁木齐)的运输公路,这段线路是常年畅通无阻。二是延川、绥德、榆林一线是难行的土路,基本是晴通雨止,道路狭窄弯曲坡陡,路面坎坷不平,河道无桥梁涵洞,沿途地形复杂,行车十分困难,特别是延安南劳山一带,路面更加复杂难行,如遇雨雪天,严寒结冰,道路翻浆,汽车行驶更加困难危险,通常是不能行车的。有次,从延安运送秦邦宪(博古)、王若飞、罗炳辉等领导去西安,林彬队长亲自带领三辆汽车运送,当车行至陕北子午岭一带时,巧遇天下雨,道路泥泞、翻浆路滑、弯急难行,行车路上多次陷车,林队长组织驾驶员、助手拼力挖沙石填路推车,汽车还是原地不动,经过几次挖泥、填路、推车,采取挖、填、推,反复推、填、挖,再推、再填、再挖,就这样折腾了两天一夜,才把一辆辆汽车艰难地推出淤泥

坑。当同志们相互看着对方的泥手、泥脚、泥身,脸上尽是汗水泥土,看着、说着、笑着,相互替对方擦去泥水,休息一会儿,吃了些干粮,喝了些带的凉开水,接着,继续上路……终于将领导们安全、圆满地送到西安,受到首长的表扬赞赏。1941年夏,国民党顽固派又对陕甘宁边区进行政治经济封锁,在路上设卡检查我过往人员和车辆,给汽车运输带来很大困难,据有关部门记载,当年10月,延安汽车队派车从西安运送十二名青年学生返回延安途中,在陕西咸阳桥被一伙宪兵拦车检查,在两个青年学生行李中搜出两本马列的书籍,说是非法的,将两个学生扣留,经大家与其舌战说理斗争才予以放行,就这样完成了一次又一次的运输任务。据资料统计1938年4月至1939年9月,接送中央各部门领导及战区首长和工作人员近万人,运送了大批物资器材。与此同时,陕甘宁边区政府组织延安汽车队,在国民党统治区利用各种关系组织了贸易网点,便于边区购买各种物资,如在陕西三原县设立“泰丰永商栈”,让共产党员呼延震西担任经理,该同志机灵精干,活动能力强,到处说服当地有权有势有钱的军政官员投资“商栈”,借以代销商家货物为名,推销边区运来的土特产,同时购买边区短缺的医药、布匹、通讯器材等。1942年,一次以骡马、骆驼近三百匹(峰)驮队运力,装运医药、布匹、通讯器材、生产资料等七万五千余斤,设法以钱开路闯过一道又一道关卡、封锁线,将物资如数运达陕甘宁边区——延安。返回时将边区盐业公司外销的二十万零五千七百斤盐运到陕西三原泰丰永商栈出售,换回一些武器弹药、药材布匹、生产资料等,仍以“金钱开路”通过关系,畅通无阻地将物资运回延安。解决了部队、边区之急需,也改善了人民生活,缓解了边区的经济困难,同时抵制了国民党顽固派经济封锁的反动做法。

二、黄河船运

1. 晋西北革命根据地

根据历史资料记载和一些老红军、老干部的回忆:我军第一二〇师(师长贺龙,政委关向应)于1937年9月下旬开赴山西晋北管涔山地区展开于大同至太原的侧翼,开展游击战。师主力进至山西的兴县、岚县、汾阳、离石等广大地区和晋中平原,进一步在晋西北全境展开活动(见图1),并派出地方工作团随军向广大群众进行宣传共产党的抗日主张,进而在有条件的区域组建人民政府,发动群众反恶霸捉汉奸,立足于民众之中,以吕梁山为依托建立散片的晋西北革命根据地,并组织抗日武工队、游击队,成为陕甘宁边区东面屏障和联系华北抗日根据地的交通枢纽。

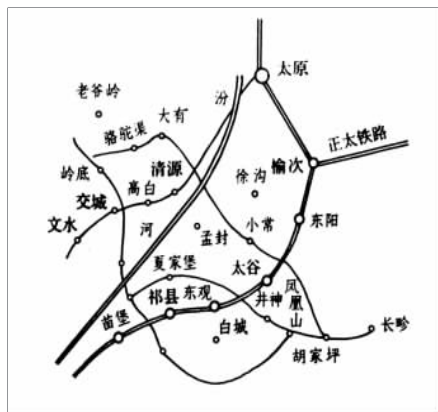


图 1 晋西北八分区通向太行二分区交通线示意图。

1937年12月,我军一一五师也以吕梁山为依托向晋西南开进。该师立即进入敌后打击南犯之敌,曾在山西孝义县兑九峪附近侧击山西省孝义西进的阎锡山部,击毁敌汽车四十余辆。阻止敌西进的同时,该师还派出地方工作队开展群众工作,征集粮款,支援前线,并发动群众参战,组建地方游击队、武工队,扩大抗日武装力量,开创了晋西南抗日根据地,成为陕甘宁边区东大门的又一屏障,同时成为联系晋冀豫抗日根据地的纽带。1940年11月成立了



图 2 晋绥军区兵站线示意图。

晋西北军区,贺龙任司令员,关向应任政委,并在绥远省的大青山组织武装,后来发展为绥蒙军区,司令员为姚吉。在1942年初正式成立晋绥军区,随之,组成了军区沿线兵站(见图2)。1942年5月中央军委在延安成立了陕甘宁晋绥联防军司令部,贺龙为司令员,这些为创建晋绥边区、扩大抗日根据地奠定了坚实的基础。从1938年起,我军开展对日军交通破袭战,对其主要交通线及沿线据点进行了较为彻底的清除和有利的打击。第一阶

段：首先是平型关伏击战，我军——五师以主力一部在代县、繁峙一带经平型关、广灵至张家口交通线上开展了破袭日军的交通线作战，先后收复代县、繁峙、广灵等县城十余座，切断了平型关以北的交通线。其次，我军一二〇师七一九团设伏于雁门关，对日军向北开进的汽车五百余辆发起猛烈进攻，歼敌近千人，击毁大部分汽车；第三，我军一二九师七六九团夜袭代县杨明堡机场，毁伤敌机二十四架，沉重打击了敌空中运输，削弱了敌人空中运输能力。至此，我军歼日有生力量一万一千余人，毁敌机二十四架，击毁日汽车四百余辆，从而削弱了日军交通运输线上的战斗力。第二阶段：巩固“战略枢纽”的根据地，为粉碎日军西犯黄河的企图，我一一五师和一二〇师主力分别加强创建和巩固晋西南和晋西北两块“战略枢纽”的对日战斗。1938年3月，一一五师主力根据军委关于“巩固渡河点”的精神，取得夜袭日军重要据点的胜利，切断日军蒲县至大宁段的交通，歼日军一千一百余人，毁日军汽车七十九辆，粉碎了日军西犯黄河的企图。同年9月中旬，为切断同蒲铁路南端和太原公路，阻止日军西渡黄河，我三四三旅分别于汾离公路和介休至灵石沿线，破袭日军交通，毙伤日军一千二百余人，缴获汽车二十一辆、百余匹马，再次粉碎日军进攻黄河河防的企图。同时，一二〇师集中主力攻击日军火车站、汽车站，炸毁桥梁、拆毁铁路，构成对太原、大同和同蒲铁路北段公路交通的攻势，随后，该师主力又星夜回师根据地，在游击队配合下，向日军发起攻击，迫使其东

撤,收复了宁武、神池、岢岚、保德、河曲等七县城。1940年2月中旬,一二〇师为建成陕甘宁、晋西北和华北的“战略枢纽”,积极开展晋中平原与同蒲铁路北段的游击战争,同时加强了大青山革命根据地的斗争,并向绥远东部发展,取得了“反扫荡”作战胜利,扩大了晋绥根据地。这时,已拥有东起平绥铁路大同至集宁段和同蒲铁路大同至平遥段的沿线的广大村庄,包围着主要干线的县城,西至黄河,南至汾阳离石公路,北至绥远、大青山的广大地区。这对加强陕甘宁边区与各抗日根据地特别是晋西北革命根据地不间断的交通联系,把河东大门保卫党中央指挥中枢的安全,具有十分重要的意义。第三阶段:1940年夏,发动百团大战,是对日军交通线的总破袭战。为粉碎日军“铁路为柱、公路为链、碉堡为锁”的“囚笼”政策,向日军占领的交通线和据点发动了大规模的破袭战,参战兵力迅速增至一百个团,仅晋西北的一二零师就有二十个团参战,向敌主要公路展开了大规模的破袭战,先后攻克敌晋北的康家会、阳方口等多处日军据点,切断了同蒲铁路北段与忻(县)静(乐)、汾(阳)离(石)、太(原)汾(阳)等公路。消灭日伪军三千五百余人,破坏铁路四十余公里,公路二百七十余公里。同时对主要村庄展开“坚壁清野”,把村里老百姓的粮食、物品、牲畜都藏在野外,使日军找不到一个人、一颗粮食,吃喝不上,耳目闭塞,交通受阻。这时,我主力部队转入外线,向日伪军的补给线、空虚城镇、铁路公路进行武装袭击,使敌处于严重的困难境地,从而迫使敌军退出我根据地。日军不甘心失败,又于12月中旬以两万余日伪军,对我晋西北的河曲、保德、兴县、岢岚、离石、方山、临县等实行全面的疯狂的“清剿”,杀人放火、奸淫妇女、抢夺财物、无恶不作。我抗日根据地军民同仇敌忾,奋起反击,对日军修通的离石、方山至临县的公路,我离石游击队配合主力部队,切断敌交通线,毁坏公路三十余公里,割电线二千余斤,使其粮食弹药无法补给。在历时三十七天的冬季反扫荡斗争中,我主力部队与游击队共歼灭日伪军二千五百余人,切断公路一百二十五公里,炸毁桥梁二十三座,将反扫荡战役失去的十一座县城,全部夺回到人民的手中,取得了反击日伪军报复性“扫荡”的胜利。

2. 设立晋西北交通委员会和交通队

根据中共中央军委决定成立晋西北交通司令部，并由晋西北交通司令部、十八兵站第二办事处（驻晋西北）、中央出版发行部晋西北办事处、晋西区党委运输站、晋绥军区后勤部等单位有关负责人组成晋西北交通委员会，任务是统一领导晋西北交通运输工作，晋绥军区参谋长周士第兼任晋西北交通司令员，兼管晋西北交通委员会。同时建立了晋西北通往晋察冀边区的两条交通线：一条经山西静乐到五台山的河边村与晋察冀交通线连接；一条经山西五寨、岢岚之间，从宁武县及阳方口到长城边的胡家滩，与晋察冀交通线相连接。为适应作战需要，总兵站设在山西兴县，并设直属兵站，下设四个兵站办事处：第一办事处在临县的碛口，第二办事处在临县的大会坪，第三办事处在临县的白文镇，第四办事处在岢岚。并在各办事处设中小分站，都有各自的运输线路，构成以兴县为中心的兵站供应运输网点。这四个办事处，对晋西北抗击日军的大扫荡，保障我晋西北供应和运输、转运伤员起了重要作用。

3. 晋西北建立便衣交通队

1943年3月，陕甘宁晋绥联防军后勤部下设兵站部，为了打破日军蚕食山西晋中平川和对我山区的严密封锁，沟通与晋东南的交通联系，继太行交通队和太岳交通队之后，晋西北第八分区又建立了清徐和汾阳交通队，山西的清徐交通队下设两个兵站，另有两条南北交通线；山西的汾阳交通队也下设两个兵站，并与晋东南的太岳区开辟了三条交通线：一条是仁岩、下曲、马西等；一条是罗城、尽善（杏花村）、九支社、下堡等；一条是经汾阳、罗城、西马寨、下池家庄、敖坡等，这条线路最长，敌人也不大注意，如遇情况回旋余地较大。交通队主要任务是接送过往干部，交通员对当地道路情况熟悉，走自己的秘密路线，乘夜间通过。如遇重要任务有游击队、武工队护送通过，他们对延安、晋西北、晋东南的干部过往的护送保卫起了重要作用。

4. 晋绥军区设总兵站

1943年9月，晋绥军区司令部决定在山西兴县设总兵站，各军

分区所属兵站统一归晋绥军区总兵站领导，总兵站站长由军区后勤部副部长刘忠同志兼任。下辖七个分兵站、十五个派出机构。第一分兵站设在临县碛口，辖两个派出机构；第二分兵站设在兴县城庄，辖四个派出机构；第三分兵站设在岢岚县；第四分兵站设在五寨县，辖二个派出机构；第五分兵站设在平鲁，辖一个派出机构；第六分兵站设在右玉县；第七分兵站设在岢岚县宋家沟，辖三个派出机构。另岚县的界河口、兴县的康宁镇、滩头三个派出机构直属总兵站领导，这三条主要兵站线北线入绥蒙，东线接晋察冀，南线去太行山根据地。

1941年1月，我军对各公路沿线之敌的重点进行攻击和日军孤立据点的围困，猛烈打击了日军军事交通运输枢纽山西汾阳及其外围据点、火柴公司、火车站、飞机场等重要目标和设施。这次作战，共打击日军据点一百五十四处，歼灭日伪军二千余人，解放三千一百余村庄，扩大根据地人口四十余万，晋绥根据地得到恢复和发展。从1945年2月下旬，晋绥部队对离岚公路沿线各据点分割包围，使离岚公路一百一十公里基本被我军控制，从而我第一、三、八军分区联成了一片，并收复方山、岚县、五寨三县城，夺取了离(石)、岚(县)及五(寨)三(交)两条公路，对公路沿线各敌据点周围公路挖断五十余处，使日军运输处于瘫痪状态。

5. 反攻中的交通运输斗争

晋绥边区是陕甘宁边区与敌后解放区交通要道，是与前苏联联系的国际通道，是党中央军委与晋察冀、晋冀鲁豫、太岳区过往的必经之地。晋绥军区根据党中央的要求，除继续威胁太原、归绥外，在北迄绥南的凉城、南至晋中平川三百余公里一线上收复左云、文水、离石、静乐等七座县城，清除大小据点三十余处，歼灭日伪军五千余人。将日军压缩在同蒲铁路、平绥铁路的有限区域内，解放了绥远、山西广大地区。

一是对敌交通斗争。“一切为了前线、一切为了胜利”的号召下，我晋绥主力部队向日军主要交通要道展开攻势，各游击队、武工队、民兵配合主力攻占了北线平绥铁路以北的陶林、武川县城，并收获平绥铁路线上的重要火车站察素齐，毕克齐，绥中游击队占

领了归绥市东西南侧铁路沿线诸多据点。同时,我军攻占了山西的右玉、朔县两县及其周围据点,同蒲铁路被我拦腰截断,使晋绥、晋察冀两解放区连成一片。在南线袭击了忻县以北的重要火车站忻口镇,使敌狼狈逃窜,在晋冀鲁豫边区部队配合下,太原处于我军四面包围之中。乘日军撤退之际,其一个大队六百余人,携骡马大车六十余辆,从离石向汾阳撤退,我三五八旅七一六团于汾阳县芦家庄设伏,将日军先头部队百余名日军歼灭,缴获三十五辆大车及大批军用物资。我武工队、民兵在广大群众配合部队作战中,围困敌伪据点、破坏桥梁、路基,有力地配合了主力部队反攻作战,并开展爆破活动,使日军日夜不得安宁。

总之,抗日战争时期的交通运输,在复杂斗争的情况下,在党中央及各级政府领导下,进行了艰苦卓绝的努力,采取了灵活多样的运输组织形式,基本保障了抗日斗争的需要。八年抗战中,陕甘宁边区、晋绥边区和敌占区的广大群众为支持抗战交通运输,他们积极参加我方的运输队、交通队、破路队、担架队、看护队以及侦察队,为抗日战争作出了重大牺牲和贡献,没有广大人民群众的支持,要取得抗日战争的胜利简直是不可能的,这就是我军的基本经验。

另外值得一提的是吕梁山河运、人畜力运输。

吕梁山紧靠黄河边沿,隔河与陕西相望。吕梁山横贯于晋绥边区南北,是晋西北的一座大山,是革命老根据地,是陕甘宁边区的东大门,是西北抗日战争的最前哨。吕梁山上主要有晋西北晋西南的河曲、保德、兴县、岚县、岢岚、神池、五寨、平鲁、左云、右玉、朔县、柳林、中阳、交口、汾阳、孝义、石楼、隰县、永和、大宁等县。大多数县是该地区全国连片极贫困地带,自然灾害严重、经济落后、交通闭塞、位置偏僻,是十年九不收的地方。农民曾有这样的歌谣:河曲保德州,十年九不收,男的走口外,女的挖苦菜。也有这样的戏言:高高兴兴汾河湾,凑凑乎乎晋东南,崎岖曲折雁门关,哭哭啼啼吕梁山。总体讲吕梁山区经济落后生产力低下,交通滞后,运力极其简陋,完全靠人背肩挑牲畜驮,最便利的是黄河木船运输。党领导的工农红军于1936年2月渡河东征,红军一万四千余兵力从山西石楼河口过河,经大宁、隰县、交口、孝义、中阳、离石、临县、兴县、河曲、保德等二十余县,活动七十余天,在这一带播撒了红军的

种子,开花结果,给群众思想上刻印了深远的影响。抗日战争时期,我八路军浩浩荡荡开赴抗日前线与国民党并肩共同抗日,前后取得了平型关,台儿庄等重大胜利,打破了“日军不可战胜”的谬论。1937年贺龙、关向应率领八路军一二〇师挺进抗日前线,进入晋西北管涔山脉地区,给日寇以沉重的打击,并发动群众开展武装斗争。不久,续范亭等率领“动委会”和山西新军一万余人也进入晋西北地区,建立了武装自卫队和工、农、青、妇等抗日救亡团体,开辟了晋西北抗日根据地。晋西北各县都建立了抗日自卫队和游击队。1938年5月,晋绥中共分局书记李井泉率领大青山支队向绥远挺进,与党组织负责人杨植林领导的蒙汉抗日游击队开辟了绥西、绥南、绥中三块游击根据地,并与晋西北根据地连成一片,构成晋绥抗日根据地。1940年初中共中央成立晋西北军政委员会,统一领导晋西北、晋西南、绥远大青山地区各项工作,贺龙为书记,关向应为副书记。当年11月成立晋西北军区,贺龙为司令员,关向应为政治委员,续范亭为副司令员。1942年5月,成立中共晋绥分局,同时晋西北军区改为晋绥军区,同时建立了晋绥边区行政公署,续范亭任行署主任,扩大了晋绥革命根据地,给晋绥人民带来福音。

吕梁山地区,交通运输主要靠黄河木船和人畜力运输。当时地方政府动员人民群众参加运输、兵站建设、交通建设,动员大量民工民畜参加整体交通运输。这是晋西北八路军作战的需要,也是发展根据地的需要,更是战争离不开军事运输和交通保障的需要。吕梁地区境内公路最早的是平(遥)离(石)公路和太(原)军(渡)两条公路。据说是1921年建成通车,实际是时通时不通,晴通雨止,有其名无其实。1937年9月,八路军一二〇师挺进晋西北抗日前线,建立了晋西北革命根据地,1940年成立了晋西北军政委员会和晋西北军区,接着我军挺进大青山地区与蒙汉游击队开辟了绥西、南、中游击根据地,进而与晋西北根据地连成一片。1942年5月我党建立了中共晋绥分局、晋绥军区,继而建立了晋绥边区。由于当时战乱,平离公路、太军公路无法通车,名存实无。抗日战争先后还有离岚公路、兴岚公路、兴离公路、忻静公路、静岚公路、神五公路等六条泥土、砂石路略计里程为七百八十公里,而且长期不通汽车,只是驮骡、马车行走,有的是晴通雨止,都是无等级公路,坡陡、

路窄、弯急的简易公路,基本没有桥涵,车辆涉水通过,有些公路在我晋绥边区行政公署领导下、一些县政府的具体组织下略有改善,如汾离、神五公路维护通车。但通汽车量极少,实际是仅存有其名无其实。后来在省政府交通厅组织领导下,1950年8月,太军、汾离公路才有客运汽车通行,尤其在1971年吕梁地区成立后在原各级政府组织实施的基础上有所改观。到2004年的八十三年中在吕梁地区公路通车总里程已达六千一百余公里(1945年以前只有一千三百四十余公里公路和马车路)。同时,在70年代中期有了第一条汾阳至离石的九十公里的柏油路,以及90年代初孝义至离石铁路一百五十余公里,高速公路截止2007年8月底已通车里程一千八百八十九公里(离石至军渡的高速公路尚在建设中),四级以上公路达七千零七十余公里,其中高等级路面二千五百九十余公里,提高了四倍有余,而且百分之九十八是等级以上公路,而且境内有二〇九、三〇七国道,其中二〇九线全长三千一百五十公里吕梁境内二百五十四公里。吕梁地区1949年全境解放以前,主要靠:一是黄河运输;二是人畜力运输。主要运输工具是木船、身背肩挑、手推车推、驴马骡驮、畜力大车等。完全是原始落后的手工操作,就是这些工具在抗日战争、解放战争近十二年期间起了极其重要的作用。在临汾晋南行政公署院内见到第一辆汽车据说是大道奇,当时感到很惊奇,它那样神气、那样庞大、那样快速。可是从未用汽车运送过粮食物资。

现将黄河运输、人畜力运输分述如下:

首先是黄河运输。在抗日战争、解放战争时期的离兴战斗、芦家庄伏击战、吕梁山的破袭战、晋西南战役、汾孝战役等所需的一些粮食、食盐、军需物资,全靠黄河上用木船艰难运输,还靠粮食局运输大队的驮骡、马车运输,以及组织群众的马驴牛运输,它在那时是强大的有生命力的运输工具。1947年8月至1948年2月,在西北战场仅七个月时间我陕甘宁边区和晋绥边区,不仅以二十四万六千石粮食支援解放战争,而且以六百九十九万民工和四百五十四万畜力担负了战场运输任务。另外,山西临县碛口镇是黄河运输的重要码头。在战争中起了相当重要的作用,是晋西北的经济中心、物资集散地。天津、河北、山东、河南、陕西、内蒙古等城市的商

人都到这里做生意,对战争中所需物资供应、繁荣边区经济起了一定的作用,是晋西丝绸之路组成之一。碛口镇又是中国五大古镇之一。杨爱怀、赵金山、吕存德、许德华、杜学甫、黎运兵、杨光辉、赵津满、车升平、高崇普等以及粮食局科长毛子长、毛宾周、韩净和老红军贺德庆、安都、杜海舟、梁德珍、何庆辉、贺兴田,陈介平等五十余位同志(特别是贺德庆同志,曾经是汽车驾驶员又是驾驶木船的老梢公),战斗工作在该地区,对晋绥边区的粮食筹措、运输、供应军民作出了应有的贡献。黄河运输从山西的河曲、保德,木船每只装一万二千至二万斤小米,沿黄河顺流而下,经冯家川、黑峪口、军渡、三交、碛口、河津渡、风陵渡等渡口,依据任务需要在指定渡口卸粮后返回所在渡口,单程水路河曲至风陵渡约二千二百华里,要逆水拉空船返回河曲需四十天左右,而且沿河边羊肠小道爬坡赤足行走十分艰苦,因而一般在下游渡口将木船卖掉,空人坐车或徒步返回原地,再买船执行任务。只有特殊情况再拉空船返回原地。前面所提到的那些同志,在黄河沿线各码头执行临汾战役、晋西南战役、汾孝战役,尤其是保卫陕甘宁、保卫延安的战役中为一线部队的粮食供应保障任务,前后长达三年有余,筹措粮食、设站收粮。这项工作十分艰苦,成天背着行李、步枪、手榴弹行军,不管是酷热的夏天还是严寒的冬天,不管刮风下雨,不停地到各新老解放区筹措征集粮食,不分白天夜里、连续不断地拼命工作,就是遇到雨天如有紧急任务,仍急行军八九十里,而行李衣服无雨具都是湿淋淋的,更加重了自身负重,到达行军地点后,衣服能拧下几斤雨水,这些都顾不上,先展开征粮工作,有时连饭都顾不上做,吃点干粮炒面喝凉水解渴充饥。有时,如遇到特殊情况急速设站收粮时就更苦了,一边收粮一边发粮,任务十分繁重,一天只睡三四个小时,甚至两三天连续工作,困了就趴在桌子上打个盹就又振作精神干了起来,吃饭都是轮换着吃,收粮发粮不能停。总之,在特定情况下,十分劳累,粮站是随着战场的变化而变化,战场一变,粮站立马转移,这时工作更加复杂繁重,一旦时间短促就来不及运走粮食,人员转移了而大家辛辛苦苦征得的救命粮却丢得干干净净。一野后勤兵站部的赵树鸿同志讲:在西府战役因种种原因而失利,人员都来不及转移,有些基层单位的一些人员没有战斗力而落入敌人的手中。

所以粮秣员工作极其艰苦、劳累、危险的。正如农村姑娘编的顺口溜：交友不交粮秣员，既没粮票又没钱；成天行军不在家，娘们老是守空房。这是粮秣员生活的真实写照。

其次，是人畜力运输。解放战争时期，从人挑肩背、牛马驮骡、胶轮马车、木船河运，在晋绥边区行署粮食局、筹集运输粮食，在兴县、保德、临县的冯家川、黑峪口、军渡、碛口、三交的黄河渡口和梁德珍、尹富有、高崇普、赵津满、车升平等在汾孝战役、晋西南、绥包战役及陕西神木县高家堡战斗中赶毛驴、驮骡，押运船只运送筹措粮食工作，以保障一线部队的供应。特别是小木船在黄河上运粮，是相当危险艰苦的，记得1947年秋，在临县碛口的“迷魂峡”运粮，这个峡十分惊险！大都是大块大块的石头不规则地堆积在河中，日久年长形成了碛口的“迷魂峡”，由于洪水冲击，发一次洪水，就变更一次极不稳定，极不规则，河峡是经常变化的，根据水势冲击的变化河床也变化，行船时一次和一次不一样，真如一会河东、一会河西，河道千变万化，船开到这里，全凭老艄公（舵手）的经验，识别水性，东转西转，水手们（艄公）根据老艄公的指令全力划船，摆动船的方向，而船上装的是两万斤左右的粮食，一只木船全靠每边通常是六个水手，两边共十二个水手（每边有三个木橹桨）全靠它划水转动船的方向，从乱石缝中穿行，该快则快，该慢则慢，有时力大，有时力小，否则，轻则船身搁浅沙滩，重则船毁粮尽人亡，死不见尸。1948年秋黎运兵与李拴林等几个同志从保德装粮押运几只船沿黄河直流而下，当船行到临县碛口过“迷魂峡”时，正值黄河发洪水，水流急、浪高，加之，老艄对水线看的不准，艄公们也用力不当，陡然将粮船撞在礁石上，当即船散粮尽，船工们都会游泳安然无恙，粮食局小侯，是山西兴县黑峪口人（名字忘了），雅号叫“小猴子”，随船押运，因他不会水，当即被黄河洪水吞没了，几只木船到下游找了五六天，也未见遗体，小侯成为光荣的英雄烈士，小侯只有十七岁，人相当精干，忠诚实在，思想进步、积极肯干、团结同志，大家失去了一位很好的革命同志。这样的事时有发生，为了人民解放战争的胜利，他们做出了牺牲和重要贡献。那种落后的运输工具，延续到解放战争的结束，现代汽车、轮船，在晋绥边区根本没有见过，就是胶轮马车也是少见的，大量的靠人扛肩挑、毛驴驮骡、

木轮推车,这些简陋的运输工具,在解放战争中起了重要作用,为革命做出了重要贡献,可以说晋绥边区解放战争的胜利是靠人民群众的牲畜驮出来的,是符合革命发展实际的。

随着全国战略大反攻,西北野战军节节胜利,向大西北大进军,1949年第一野战军开始了春季大反攻,先后解放了西安、兰州、西宁、银川,紧接着解放了新疆省会迪化(现乌鲁木齐市),至此西北全境得到解放,进入经济建设时期,汽车九团主要担负着青藏运输线和边境自卫反击战的军用物资、人员的作战运输,还有特种运输如测绘无图区运输、酒泉国防施工建设运输及支援地方建设和抢险救灾运输等等。最主要,大量的是1959年发生的青海、西藏的反革命武装叛乱,投入较多的兵力和汽车运输部队,长达近四年,汽车九团从头至尾执行了平叛作战运输任务。平息叛乱后,从1963年仍执行西宁至玉树,西宁至果洛驻军经常性的军用物资运输,最艰难的青海昂欠、结扎、曲麻莱、乌图美仁、黄南的觉悟山。陕西汉中抢运粮食至青海西宁救助灾民运输,还有汽车司机夜间闭灯驾驶训练、野营拉练训练,团“五七农场”,社会主义教育运动、“三支西军”等工作。该团从1958年4月至今一直战斗在青藏高原,这一驻扎就是半个世纪,就是四十八年又八个月,人一生中有几个四十八年啊!汽车九团先后的官兵,一茬接一茬,特别是老汽车兵,将美丽光辉的青春都贡献给青藏高原各族人民,当然,党和青藏高原人民永远不会忘记青藏高原汽车兵啊!汽车九团先后有多少官兵当过汽车兵,几千、几万、几十万谁也说不清、记不清;有多少官兵牺牲在青藏高原上,据极不完全记忆至少在三十五人以上。据说汽九团是兰州军区的值班汽车团,(其他汽车团都已缩编或撤销)现仍在青海省大堡子驻扎,有的连队在甘肃武山驻扎。他们仍在为国防建设为青藏高原的各族人民辛勤劳动着。就是这些落后的人畜力运输工具,战胜了现代化汽车、火车、飞机运输的国民党八百万军队。正如我军淮海战役总结的“淮海战役的胜利是手推车推出来的”这是符合战争的实际情况的。我军就是打人民战争,靠群众运输是取得战争胜利的基本条件之一。我党我军根本的一条经验是:靠广大人民群众参与和支持取得了革命战争最后胜利。如果没有人民群众支持,要取得革命战争的胜利是不可能的。

三、千里追敌

1949 年全军发动春季攻势,中央军委给第一野战军的任务是:向大西北进军,消灭西北之敌,解放陕、甘、宁、青、新五省区。1949 年 6 月,第一野战军总兵力已达四十二万之多(包括十八、十九兵团),敌军为四十一万。军力相比,我军略占优势,从官兵斗志、精神状态远远胜于敌军。取得西北战场的胜利是毫无疑问的。由于胡宗南部队全线溃退,我一野于当年 5 月 16 日开始向陕中大踏步进军,开始了解放西北全境的追击作战(见图 3)。



图 3 在 1949 年西北春季攻势时,彭德怀司令员在动员大会上讲话。

1. 晋绥干部南下西北

1949 年是解放军向敌占区大举进军的一年,是大反攻的关键一年,是蒋介石反动政府即将灭亡的一年。根据全国形势发展的需要,晋绥边区党政军大部分干部向湖南、四川、甘肃进发,担负着解放华南、西南、西北的部分任务,随军开展地方政府工作,有的则加入中国人民解放军的序列。晋绥边区行署粮食局根据上级决定,部分干部集体入伍,由局长刘运生率领梁德珍、陈介平、何庆怀、赵文彦、杜海舟、武斌、杨光辉、郭芝茂、黎运兵、潘志明、刘永达、闫琛、温桂林等五十多名干部向西北进军(见图 4)。他们进行了充分的准



图4 1949年8月解放兰州市西北军区后勤运输部几个同志“十一”国庆节合影。

备,因是长途行军,个人一切装备全部精简,只带行李和简单的衣物,其余东西由粮食局集体保存。这次行军是一次特殊的集体行军,有干部有家属、有老有少、有男有女,还带着两辆胶轮马车,拉运老红军、老八路的家属,大家的行李背包也装在马车上,完全是徒手行军非常轻快,有时还轮流坐一截马

车,很高兴。1949年3月到达陕西蒲澄县,加入中国人民解放军第一野战军,司令员彭德怀兼政委,第一政委由习仲勋(西北局书记)兼任,在蒲城县住了二十余天,进行了部队整编,将兵站部改为运输部仍属一野后勤部领导,后勤部部长黎化南、政委黄静波,后勤运输部部长刘运生,其他同志分配到运输部所属各单位,赵文彦为部管理科科长,杜海舟、武斌、黎运兵、杨光辉分配在部机关,后勤运输部主要任务是保障一野所属部队的枪支弹药、军用物资的运输任务。一野后勤运输部机构庞大,1949年12月底已有两个汽车团,两个直属汽车连,共有五百四十三辆汽车,两个辎重团有马车二百二十九辆,牲畜七百三十一头,还有三个办事处,三个军用汽车修理厂及汽校、摩托学校、西北高等机械学校等十四个单位,共有人员四千八百五十六人。部长刘运生、马平,政委陈玉山、李世臣。一野后勤运输部在上级党组织领导下,在解放西北各省中起了重要作用。

2. 解放西安的公路运输

1949年2、3月间,一野在陕西渭河以北的泾河、洛河之间发动了春季攻势。一野所属各部队于5月16日由白水、澄城地区开始对敌展开追击作战,追击战的运输保障极其艰难、繁重、复杂,相比进攻战、防御战、围歼战的公路运输,难度最大,部队昼夜急行军追击溃退之敌,所需物资运量大、线路长、地点分散、时间紧,要求粮弹快速紧跟各部队保障供应。先后解放了陕西的咸阳、周至、武功、

扶风等地,并于当年5月24日解放了西安,先后消灭敌军十三万八千人。接着我第一野战军向西北大进军。这时一野后勤部只有一个汽车大队、一个辎重团,还有雇用的一些民间运输工具,全力保障一线战斗部队的枪支弹药、粮食物资全额供应。当时,一野后勤运输部组织所有汽车、驮骡、马车昼夜不停地向前方运送物资,特别是各种炮弹,因为一野司令部已决心全力解放甘肃省会兰州市。并命令各部队不惜一切代价追击溃退的敌人,不让其有喘息的机会。6月,我十八、十九两兵团均已到达西北地区并向兰州方向急进,同时总部为保障西北战场的胜利,调拨两个汽车团归一野后勤部支配,为消灭西北三马(马鸿逵、马步芳、马继援)的有生力量和解放兰州,约需炮弹百十万发,要从西安运至兰州附近指定地点,运距长达七百五十余公里,这个任务相当艰巨,而且是限定时间不能延误。运输部所有干部组织汽车、畜力竭尽全力,不惜一切代价,决心完成这项运送炮弹的作战运输任务。

3. 确保十八、十九两兵团由晋入陕横渡黄河任务

首先,陕甘宁边区政府批准了所属佳县、吴堡、绥德、清涧四县沿黄河各渡口归晋绥边区使用,极大地方便了晋绥等地的支前运输。野战军司令部领导特别重视,一野司令员彭德怀十分重视渡河工作,亲自乘船渡过洛河视察各河岸沟口,狄家河渡口位于陕西白水、宜川之间,是白洛公路交叉口,是我军进军关中的要冲,正因如此,彭司令员才亲自过问渡口的事。尔后,数十万农民支前大军以畜驾车拉将上万吨支前物资从晋绥边区黄河各渡口运往前线,一野后勤汽车队的五十余辆汽车及近千辆支前大车往返于黄龙山下保障前线部队的物资供应。

其次,横渡黄河的准备工作。1949年6月,我十八、十九兵团解放太原后从山西风陵渡、禹门口等渡口过河进入陕西、西北地区作战。中共西北局决定由陕甘宁边区政府副主席刘景范全权指挥一切支前工作,并设支前委员会,所有成员赴第一线统一指挥各地的支前工作。为筹集运输工具,经上级同意将晋绥边区行署粮食局运输大队等组建为辎重二团,归一野后勤运输部直接指挥和管理,同时从晋南、晋西组建了两个辎重营和辎重二团抽调驮骡二百一十

六头配置在陕西宋(家川)延(安)公路一线,以利运输汽油厂的汽油供应前线部队。另将二十三辆运输汽车配属一野后勤运输部及总指挥部使用,接着,一野后勤部从陕西大荔地区动员大车一千辆及其自有的辎重团运力,集中运输从禹门口运往永丰镇弹药二百万斤的任务,提前半个月完成。保证了陕中战役和解放西安作战中有较充足的弹药,受到总指挥部的表扬。

1949年2月,第一野战军在西北发动了春季攻势,在彭德怀司令员的统帅下,5月中旬各部队向西北大进军,展开追击战。与此同时,为保障第十八、十九兵团顺利渡过黄河,由晋南区党委和行署、西北军区统一组成支前司令部和渡河指挥部。他们主要抓了三方面的工作:一是道路保障;二是供应运输保障;三是船只保障。道路保障方面:晋南支前委员会,根据部队需要,组织民众劳力整修了赵城至风陵渡,侯马至禹门渡、夏县水头镇至茅津渡三段公路,全长四百八十公里,大车路一千余公里,修补、新建桥梁四十四座。所有民工尽心尽责、全力以赴不辞劳苦。夏县水头镇民工韩老二,年近五十岁,留着山羊胡,体瘦精神好,村里指定他为民工队长,带着大家出大力流大汗,一天干两天的活,路修得又平又好,经常受到支前委员会的表彰,因此,他们受领的任务提前十五天完成,也带动全路段提前完成了任务。黄河以西的韩城、蒲城、三原的道路,由西北局交通厅长高士奇负责保障,同时西北军区后勤部,经军委批准由运输部修筑了禹门口铁索桥,既便于作战又沟通了当时晋陕的交通运输。供应运输方面:晋南行署组织了二百六十余万群众运力,在四十余天中将十八万二千石粮食,一百九十余万斤草料,八十余万斤油、肉、菜,八百六十余万斤柴炭,运送到长达一千四百里沿线的八十一个供应站,保障部队使用,沿线各村庄都设有欢迎站、开水站,搭彩棚欢迎人群,负责接待过往部队住宿。渡河船只方面:西北军区后勤部在陕西潼关渡口及山西河津禹门渡口分别设办事处,处长张德胜,副处长薛耀斌,负责有关渡河事宜;禹门口设兵站,由王国英、侯子美负责,还有薛培直、芦森等驻禹门口并设有转运站,具体组织渡河有关事宜。晋南行署新造载汽车的渡船十五只和运人渡船十七只、修补渡船二十八只,共六十只渡船并备有担架、大车集中待命,随时供部队使用。当时,军委总后勤部派四个汽

车团负责接运十八、十九兵团进军西北作战,后来军委调两个汽车团(即汽车一团、二团)归西北军区建制。渡河指挥部在黄河上游、渭河附近动员了艄公九百六十余人和一部分水手摆渡第十八、十九兵团战斗部队和武器弹药、军需物资、汽车马车骡马等,全体船员艰苦劳动,从5月26日至6月24日,经二十九天时间从风陵渡、禹门渡口全部安全摆渡过黄河,部队按时到达集结地点西安三原、泾阳地区。在晋南行署统一指挥领导下,在西北军区后勤部潼关办事处、禹门口兵站配合下,各地船工组成庞大的搬运大军,以县为单位编成大队,各渡船设船长一人,按不等的人数编为班组并指定班组长,有条不紊地进行准备工作。渡河前,将船工集中进行短期教育、明确有关事项;渡运中,部队积极配合,进行相关的工作,听从老艄的指点和注意事项,坚持每日检查渡船情况,发现问题及时纠正。同时在船工中积极开展了立功受奖活动。有个潼关东社村的芦老艄,他精通水性,已有十余年的船龄,积极肯干、技术熟练,人缘特好,带着自己的儿子和自己的船只,无私地积极支援前线,不取任何报酬,天天在风陵渡摆渡,从天亮到天黑,一天往返五六次,连着干了近三十天,圆满安全地完成了支前渡河任务,最后被评为支前模范并立二等功,获得渡河指挥部嘉奖的“渡河英雄”锦旗一面。山西省河津县船工卫本和同志,是共产党员,工作细心、认真负责,他在船运中发现船上的炮弹箱内的炮弹由于震动开始冒烟,他敏捷地跑过去,冒着生命危险,将快要爆炸的炮弹箱抱起来投入河里,避免了特大事故的发生。当时,船上载着一百六十余名干部战士和几十箱炮弹,如不那样果断处理,后果不堪设想,会造成严重的伤亡事故。事后,渡船指挥部给予卫本和同志记特等功一次。此次军事运输中,从同蒲线到潼关段的铁路运输中,全段铁路员工,以高度负责的革命精神,满负荷装载、多拉快跑,运输效率提高了一到两倍,受到了部队领导机关的赞扬。另外禹门口渡口是晋陕边界黄河峡谷最险的渡口通道,水流湍急、波浪甚大,落差特大,行船极端困难,平时经常有船只在此船毁人亡,需要具有高超技术、智谋胆略、丰富经验的老艄及艄公。为此,晋南支前委员会在千里之外的陕西黄河边的神木、府谷等地请了经验特别丰富的摆渡高手——老艄,还有当地的行家里手,有的自带船只和熟悉禹门

口渡口水势的老水手,组成摆渡大队,其组织分工极其严密,分别编成班、组并设有队长、班长、组长,每只船都有船长、班长,事先都进行摆渡技术要求和注意事项的培训,绝对听从指挥和遵守纪律。乘船连队渡河前都进行了渡河注意事项的教育,严禁各自行动,特别是如遇到紧急情况要绝对听从船长和老艄的指挥。渡河开始前,仔细检查了每只船体状态和渡河器材的完好状态,确信没有任何问题时才撑杆开船。渡河前几天,由于船工们的积极努力,还是比较顺利的、安全的。有次,当满载着武装人员和军用物资的渡船行至黄河中间时,水急浪大,从峡谷里刮来阵阵狂风,河面上掀起了巨浪,霎时,四五米高的巨浪一个又一个向船体袭来,所有乘船者的头上身上全是水,眼都难以睁开,木船颠簸摇摆得十分厉害。这时,老艄师傅发出号令:“任何人绝对不要动。”船工们听从老艄的指挥,左一下、右一下,猛力地摇着木橹,拼尽力气,猛打猛划木橹,船工们喊着号子:来啊,用力划啊……大家使劲划啊!快快来啊!老艄师傅快速转动木橹,避开旋涡,一次一次与狂风巨浪搏斗,船只终于渡过了险境。但也有的船只被急流冲向下游,难以前进,瞬间被卷入旋涡中。在这危急的紧要关头,韩老艄机警地急速摆动木橹,船工们竭尽全力,使出浑身解数,将船只摇离旋涡使船只脱险,胜利渡过了黄河到达彼岸。经船工们艰苦奋力拼搏,第十八、十九兵团全体指战员和汽车、重武器、军械弹药、军需物资以及辎重骡马等安全渡过黄河。

4. 兰州战役运输保障

当敌人得知我第十八、十九兵团已渡河参加解放西北各省的消息后,胡宗南撤至陕西扶风、眉县地区。马步芳、马鸿逵撤退至陕西永寿、邠县地区。一野采取“钳马打胡”的方针,各兵团7月中旬进入预定地区,敌人已溃不成军,只进行了几次战斗,即结束了此次战役,共歼敌四万余人。至此,陕中地区全部解放。其余敌军向兰州方向溃退,在战役发起前敌人破坏了西(安)宝(鸡)、凤(翔)宝(鸡)公路,当时主要是抢修被敌破坏的公路,向前线运输军用物资。因此,我军采用汽车、人背马驮、牲畜车拉以及部分火车综合接力运输。在大荔县、武功县动员大车二千九百余辆,民工五千八百

余人,将储备于山西禹门口、风陵渡的弹药一万二千余万斤运往西安方向。又将西安灞桥的支前物资运至武功桥西,再装火车运往作战前线。战役打响后,西北军区后勤运输部根据作战发展方向。按三条运输线路组织实施前运:一是南线,保障第一兵团由户县沿秦岭北麓向西(安)益(门)公路进军的供应;二是北线,保障第十九兵团由三原将物资运至礼县前沿,以钳制青海宁夏的“二马”,保障我军主力右翼的需要;三是中线,保障第十八、第二兵团全部及第一兵团一部,由咸阳、礼泉、兴平西进部队所需物资的供应。那时,我一野拥有四个汽车团,汽车二千四百五十辆,有两个辎重团,马车二百八十七辆、驮骡八百六十头,常备担架六百副。当时,急需将禹门口、风陵渡、永丰储存的弹药一千二百吨运送至西安方向。当时,铁路已被溃退的敌军破坏,靠现有的牲畜、马车运输,难以完成任务,所以支前委员会在渭南、咸阳等地动员了二千四百辆马车,由西北军区后勤运输部率领,在十七天内向前线仅弹药就运了五百九十五万斤,顺利完成了前运任务,保证了扶眉作战的需要。

扶眉战役后,胡宗南残部集结于凤县、陇南等地区,并制定了与我军在平凉决战的计划。此时,我“一野”发起了平凉战役,以消灭马步芳、马鸿逵集团,并要求后勤部向陇南、平凉一带前运粮弹。由于敌军不战而逃,我军向西挺进速度快,驮骡、马车无法同步跟进,所以组织了部队汽车百余辆,加上雇佣商家汽车七十余辆,满载粮弹、军用物资,随部队沿西兰、宝天公路,星夜跟进,运送到指定地点。“二马”为保存其实力,在我军主力来到后各自后撤,我军乘胜追击,截止8月20日,推进千余里,歼敌万余人,解放了陇东广大地区,胜利解放了甘肃定西、榆中县,进抵兰州外围。当时,西北军区(一野)后勤运输部机关刘运生部长、谢放主任、余保仁、江华、张明、杜子甲、宋宜亭、赵文彦等科长,以及何天理、单子文、赵树鸿、武斌、陈其武、杨光辉、杨森林、黎运兵、贺德庆、刘永达、闫琛等同志都参加了解放西安、兰州战役,特别是在追击溃退敌军时,随着战争进展快、物资消耗大、运输线随着战争的胜利而延长,任务十分艰巨,运输异常繁重,西北军区后勤运输部机关,除留少数干部值班外,其余人员,集中人力、运力向兰州前线部队运送大量的各种炮弹和粮食物资,军区后勤运输部组织了强有力的各种运

输工具,连续昼夜不停地(一车配双司机)向前线运送物资,特别是各种炮弹。1949年7月,西北军区(一野)后勤运输部,已有两个汽车团及直属汽车连和两个辎重团,“一野”司令部掌握了相当多的专列火车运输,从运输工具上有了质的变化,由过去肩挑身背、牛马驮运、马拉大车以及手推车,变为现代化的运输工具,以火车、汽车运输为主,甚至在紧急困难时有飞机空投物资。当然,在不通公路的地区仍靠胶轮马车、驮骡、牦牛、骆驼及民间运输工具,这些简陋的运输工具在兰州战役中发挥了重要的作用。兰州是国民党西北军政长官公署所在地,也是国民党在西北的政治、军事中心。敌军迫于形势拟订“兰州决战计划”,妄图在兰州外围挫败我军。兰州市地势险要、易守难攻、三面环山、工事坚固,北临黄河,有密集的交叉火力相助。胡宗南及二马决心死守兰州,凭借东南有马家山,西南有狗娃山、沈家岭更为险峻,北靠黄河、北塔山,四面包围着兰州市,只要山岭不破,城市万无一失,敌鼓吹:“兰州是攻不破的铁城。”一野首长采取先钳制马鸿逵、胡宗南部,然后集中优势兵力消灭马步芳主力,最后聚歼马鸿逵的策略。我军经三天充分准备,士气高涨、炮弹充足,加之四十万精兵,经过几昼夜的猛烈攻击,各种炮弹消耗极大,集中兵力攻击兰州周围之山岭,并以一部分主力切断兰州通往青海、新疆的道路,抢占黄河铁桥,切断敌人退路,歼敌二万七千余人。于1949年8月26日解放兰州。残敌向永登、西宁逃窜,当年9月5日第一军解放了西宁市,连同在青海境内共歼敌四万二千余人。至此,兰州战役先后歼敌共十二万七千人。残余之敌毫无抵抗之力,向青海、新疆方向逃窜,完全形成了追击战。我“一野”总兵力四个兵团(第一、二、十八、十九兵团),几个独立师、骑兵一师、炮兵师等共四十二万余兵力。其中,追击部队的运输保障成了迫在眉睫的任务,“一野”后勤部这时有六个强力汽车团,总部调拨四个汽车团、两个辎重团、两个直属汽车连以及省军区野战军、师的汽车营、汽车连,经党组织的坚强领导和各级军事运输人员、驾驶员、车勤人员的辛勤劳动,基本保障了一线部队弹药、粮食、军需物资的供应。继而解放了银川、迪化(乌鲁木齐)。1951年5月和平解放拉萨。从而完全解放了西北地区。

然而,交通运输是长期的、艰难的,还有各种运输任务需要去

执行。(见图5)

“一野”从转入全面进攻的大兵团运动作战以来,战争进展极快,物资消耗大,运输线随着作战胜利而延长,给部队物资供应带来巨大困难,运输任务异常繁重,加之西北高原地区自然条件差、气候严寒、空气稀薄、缺氧缺水、海拔高,这些给运输部队增加了执行运输任

务的更多困难,部队不仅粮食和弹药自带,甚至饮水也得自带。要完成适应作战需要的运输任务,必须加强运输保障措施。首先,从兰州战役发起,就加强了对运输的组织与管理。除部队每人带足三天粮食,给第一兵团配属驮骡四百头,第二兵团配属驮骡三百头,专门负责携带弹药及战场弹药接运;部署“野勤”(一野后勤部)运输部以六十辆汽车及一部分马车沿宝(鸡)陇(县)线、虢(镇)扶(风)公路前送弹药粮食;为排除各种运输工具相互抢道而造成公路拥挤,延误运输。当时,“联勤”(陕甘宁、晋绥军区联合勤务部)明确规定汽车、胶轮马车沿平(凉)宝(鸡)公路行驶,牛车、驮骡沿虢镇经陈林、柳林镇转凤(翔)千(阳)公路行走,并在适当地点专设弹粮库和转运站;地方民政部门派干部携电台随十九兵团跟进,解决其粮食弹药筹划运输中的各种问题,这些措施对部队供应起了积极作用。其次,调整了西北作战后方供应运输线及其运输任务。西北军区经杨立三(总后勤部长)同意,中央军委批准,将供应西北作战物资运输线作了调整:向潼关、宝鸡、西安运送的军用物资走津蒲铁路、陇海铁路至洛阳,或经石门、榆次、灵石、临汾到风陵渡,并把洛阳至潼关、灵石至风陵渡的公路运输转运任务交给华北汽车部队完成。西北军区派驻潼关、风陵渡转运站站长张德胜负责接运河西物资转运工作。兵站线从咸阳向西延伸到礼泉、平凉、静宁、定西至兰州,延伸一千余公里。华北拨给西北的汽油弹药等军用物资交华北承运,再以汽车转运至兰州。再次之,动员地方民用运输工具大力支援前线运输。当我军逼近兰州市,“联勤”运输部及时制



图5 西北军区后勤部运输部财务处即将整编时,于1954年6月全体人员合影。(前排左三坐者为宋宜亭处长)

定了由咸阳运往定西、兰州一线的物资运输计划,进一步加强了后方运输保障,一是在陕西关中雇用二千九百七十辆胶轮马车从咸阳、宝鸡将四百一十万斤被装直运定西、兰州前线,又将二百九十万斤弹药运往甘肃的平凉、定西交第一、二、十九兵团使用;二是甘肃的平凉军管会,组织民间运输工具从平凉、静宁的六万斤面粉和二千二百五十万斤小麦饲料转运西兰公路沿线,以汽车运到兰州;三是甘肃天水军管会组织马车等运输工具从天水至定西向前线运送军粮二百四十万斤;四是甘肃定西地区,支前运输在陇县成立了兵站,组成一支庞大的运输力量,临洮、会川、会宁、榆中各县,在支援兰州作战中,组织动员随军运输人员十五万人之多,马车一万三千一百一十六辆、驮骡四千四百一十四头,共运输粮食三万九千六百八十七吨,饲料四千五百四十九吨,烧柴一万八千九百七十吨。在值勤中出现许多好人好事、感人事例。西北军区后勤运输部汽车一团由陇县向平凉转运弹药时,开始都是两天往返一趟,司机马桂林首创一天往返一趟的记录后,在他带领下,所有在此执勤车辆,都达到一天往返一趟,掀起了立功竞赛热潮,节省了时间、提前完成了转运任务,受到上级机关的表彰;该团嘎斯51型汽车连在干部张云亭同志的带领下,跟随部队从平凉接运弹药到榆中县三角城、定远镇一带,以平均每昼夜行驶七百六十公里(双程)速度抢运,为兰州战役胜利作出了重要贡献;陕西关中地区组织胶轮马车和驮骡从咸阳、宝鸡将物资运往平凉、定西一带,因天气酷热、路程又远、山大沟深,任务紧迫,人员及牲畜过度疲劳,在途中牲口的死亡率达百分之十,随军民工毫无怨言,而支前委员会给予民工适当补偿。他们为支前运输立了功,为兰州战役胜利作出了重要贡献。总之,一野司令部、政治部、后勤部在上级党组织领导下,在各级指战员、后勤工作人员努力下,为全力保障战斗的胜利起了重要的作用。当然,后勤部所属汽车运输部队、各办事处、兵站、机关尽了自己应尽的责任,他们对战役战斗的胜利起了保障作用。

5. 我军向西宁追击敌军

兰州黄河铁桥是通往青海、宁夏唯一的公路桥梁,在解放兰州战役中,十八节木质桥面全部烧毁,一根铁拉杆被炮火击断,因而

中断了黄河西岸的交通。根据“一野”张宗逊副司令员的指示,兰州军管会立即组织抢修黄河铁桥。由“一野”副参谋长李克夫领导,任震英工程师(地下共产党)技术总负责,西北公路局总工程师孙发瑞、高级焊工陆祖福及高宪岗、隰可庄(后勤运输部工作人员)共同研究负责抢修工作,有百余名技术人员和工人以及工程兵二百多人参加抢修,经共同齐心协力、团结奋斗,经过八天九夜的连续奋战、突击抢修而胜利通车。当年9月2日夜幕中,部队浩浩荡荡通过黄河铁桥,我一野一兵团迅速向西宁方向突击前进。我军解放甘肃临洮后,敌军逃跑前将洮河浮桥烧毁,我二兵团指战员,以六小时行程八十公里,每小时二十七华里强行军速度赶到洮河边,其水势甚急,在宝鼎山绝壁中形成几米高的瀑布,工兵们以惊人的速度在急流中作业,有的工兵被急流卷走,光荣地献出了自己的宝贵生命。他们以二千根大木料和千百条铁索捆绑成几十只木筏,一排排连接起来,架起了浮桥,为稳定木筏,将清代的土炮以炮代锚投入水底,经七十多小时艰苦奋斗,在水深六米,流速每秒三米的洮河上架起一座长一百二十五米、宽九米、承重五千公斤的临时浮桥,从而保证了我追击部队按时渡过了洮河。我步兵第一军进至青海永靖河渡口,动用汽船两艘、木船十只和羊皮筏一百只过河。该军三万余人及千匹骡马、重武器及其他器材,全部乘这种原始工具过河,没有一人一船一畜一枪受损失。安全渡过黄河。从兰州逃往西宁的残敌全部向我军投降,至此,青海全境遂获解放。之后部队转入训练、平叛之中。我十九兵团于1949年9月23日解放银川。我第一兵团进军新疆,当年9月26日,新疆警备总司令陶峙岳、省政府主席白尔汗通电起义。从而第一兵团司令员王震进驻迪化(乌鲁木齐),接着,我步兵第十八军一五四团及新疆骑兵师和青海骑兵支队向西藏进军。于1951年5月22日和平解放西藏。

四、英勇汽车兵

1. 从青海进军西藏的运输保障

根据上级决定，西北军区责成第一军兼青海省军区组建骑兵支队，于1950年7月进军青海省玉树，配合第二野战军第十八军进行“昌都战役”，打开西藏门户，迫使西藏地方当局接受了我党关于和平解放西藏的办法。1951年5月23日，中央人民政府与西藏地方政府签订了《关于和平解放西藏办法的协议》。当年5月25日，中央军委令西北军区进藏部队进驻西藏。当时，第十八军独立支队（原青海骑兵支队）于8月22日从青海香日德启程，历经艰险，到当年11月27日，共历时九十五天，行程约一千四百公里，才抵拉萨。

西藏地处我国西部边疆，为喜马拉雅山、昆仑山、唐古拉山所环抱，平均海拔在四千米以上，素有“世界屋脊”之称，高山缺氧、气候严寒，昼夜温差大，有“一日四季”之称，沿途崇山峻岭、河流纵横、沼泽翻浆、人烟稀少、缺粮缺水、物产稀缺、经济落后、道路不通，给部队生活带来更多不便，给后勤物资供应及补给带来极大的困难，特别是对部队运输保障，提出了严峻的挑战，也是对运输部队的巨大考验。军区领导决心迅速打通入藏通道，从青海进藏。为打通入藏通道，彭德怀司令员把修筑青藏公路的一些路段（西宁至倒淌河、西宁至大板山等）交给一军、三军等单位，抽调军工一万六千三百余人修路，新建公路六百零五公里，耗时近一年时间才竣工通车。当时，地方政府及各部队对进军西藏和公路修筑部队的供应十分重视。一是从第一军抽调八十余人，汽车四十辆组成汽车大队，担负青海骑兵支队的供应运输，并抽调三百余人在公路沿线的

恰卜恰、大河坝、温泉、花石峡、黄河沿、玉树等地先后建立了补给兵站,将大量物资供给部队并提供过往人员的食宿所需。对未通公路地区组织人员、骆驼转运物资;二是青海共和县政府组建了二千余峰骆驼和驼手的支前部队,跟随骑兵支队补给供应。西安、兰州等地方政府对筑路部队大力支援,提供充足的物资保障;三是西北军区后勤运输部派出三百一十辆运输汽车专门负责兰州调往西宁的物资运输。

整个进藏运输保障分两个阶段进行:第一阶段,1951年6月下旬,青海骑兵支队和玉树地区干部大队共九百余人从西宁出发有骡马一千余匹,驮运物资与人员,长途跋涉九百五十公里艰苦行军,历时三十六天至7月24日到达玉树的结古;玉树至黄河沿相距三百一十公里,组织的牦牛运输队,沿途河流交错、草滩密布、沼泽翻浆、时常雨雪交加、爬冰卧雪,行走十分困难,往返一次需四十余天,路途中常有牦牛一次死亡多头,驮运物资被甩掉。就在这样艰苦的条件下,保障了当地驻军和地方党政干部过冬物资的需要;10月我军发起昌都战役,骑兵支队与长途绕道玉树的巴塘部队会合,尔后,以日行七十公里的速度急驰前进,连续行军十二天,于当月18日先于藏军抢占了要地思达。截断了敌军的退路,配合友军取得昌都战役的胜利。在这次战役中,依靠广大藏民群众的牦牛驮运各种物资一千零七十吨,为保障昌都战役的胜利作出了贡献。第二阶段,1951年春,西北军区抽调五辆最好的“福特”吉普车去青海迎送班禅额尔德尼·确吉坚赞赴京谈判,驾驶员要政治可靠、技术过硬、作风正派、指定一名队长带队。4月下旬,将班禅大师护送到西安,改乘火车到达北京,1951年5月23日,西藏宣告和平解放,当月25日,只隔两天时间,毛主席命令进藏部队以战斗姿态进军西藏。为保障进军西藏部队的物资供应,西北军区后勤运输部指派五十五辆运输汽车历时五个月,行驶三十二万八千公里,运送各类物资四万余吨到西藏,并先后从西北各省购买骆驼、牦牛、骡马共一万多头(峰)、招收民工六百名,一同随进藏部队开进。青海骑兵支队一千三百余人,在“一野”政治部敌工部部长范明的率领下,于8月22日从青海香日德启程,于11月27日,经九十五天艰难行程到达拉萨。路上他们渡过了黄河的上游的通天河(在玉树地区群众

称通天河,实际就是黄河的上游)时,适逢洪水爆发,有四个同志牺牲,一百五十匹骡马被冲走(因没有桥横渡通天河),造成巨大损失,于10月下旬艰难地到达天险——唐古拉山麓,为抢在大雪封山前过山,他们连续三天以每天行走十几个小时,闯过了一道道险隘,翻过了唐古拉山,于11月4日,费时十天抵达藏北重镇——黑河。又行军二十三天到达拉萨,同第十八军一部胜利会师,完成了从青海进军西藏的历史使命。骑兵大队全体同志和进藏的其他同志吃了人类难以忍受的苦啊!不愧是人民的子弟兵!

解放西藏阿里的运输保障。阿里地区位于藏北高原地带,空气稀薄、环境恶劣、严寒酷暑、昼夜温差极大,有“一日四季”之称;交通不便、沼泽翻浆、坡陡弯急、泥泞难行,经济落后、物资匮乏,所需物资要从内地运送,运距遥远(约一千五百余公里),给部队的物资运输带来极大困难。

(1)勘探进藏路线 1950年春,西北军区所属的新疆军区独立骑兵师为配合青海及四川、云南的友邻部队进藏,奉命担负了解放西藏阿里地区的作战任务。该师一团参谋周述棋带领一个班和四名工程技术人员,于当年4月8日从驻地出发,开始勘探进藏路线。从新疆入藏最大的障碍是喀喇昆仑山脉。它海拔高平均四千米以上,最高顶峰近六千米,以山峰险峻著称于世,号称“万山鼻祖”。当勘探队攀上雪山冰峰,由于高山缺氧从而遇到:一是强烈的高山反应,身强力壮的小伙子们脸色苍白、胸闷气喘,就连久经沙场的战马也四蹄发抖、口鼻出血。战士们不顾风雪严寒,赛虎拉姆石峡,壁立刀削、雪水咆哮、凶险异常,勘探队员穿梭急流中、测水深、量流速、垒标记;二是大风刮跑帐篷、饥寒交迫。一条仅十二公里长的河道,走了七八个小时,衣服全被浸湿,盐已被河水冲走,干粮成了面糊,由于饥寒交迫,有的战士不幸牺牲。夜宿驻地狂风刮跑帐篷、骡马,用枪声召回骡马,从山沟里找回帐篷,同志们继续前进;三是开辟阿里通道。到当年5月1日,勘探分队经过二十七天的艰苦跋涉在风雪高原行走八百多公里,胜利完成了预定勘探任务,开辟了一条通往几乎与世隔绝的阿里地区的通道。8月,新疆独立骑兵师的“进藏先遣队”一百五十余人从新疆于田出发,沿着勘探出的通道,把红旗插到藏北的阿里。接着,新疆独立骑兵师担负全面解放

藏北阿里地区的作战任务。先遣部队于5月6日从新疆于田出发,经过艰苦跋涉于5月29日胜利到达阿里南部重镇——普兰宗,随即挥戈北上,解放了卡大克。与此同时,后续部队也相继抵达了日土宗,协助当地藏族同胞管理阿里地区。

(2)艰苦的物资运输 这条进藏通道,在那时只能是人、畜力运输。由于畜力运量小、速度慢且自身消耗大,难以保障部队的物资需要,加之,这条通道大雪封山早,一年只有一百七十天可以通行,运输驮队一年只能向阿里地区运送物资三至四次,其余时间冰雪封路。每头牲畜驮运量小,牦牛驮一百斤,骡马驮一百八十斤,骆驼二百五十斤,毛驴一百斤。为了解决阿里地区所需军用物资,组织了一千五百名驮工和四千二百三十头驮畜分别组成八十五个运输队,同时成立了藏北运输指挥所,担负向阿里地区运输各种军用物资的任务,并在藏北的日土宗设立转运物资的接待前哨站。为了提高运量,减少损失,在运输方式上采取公路的线路以汽车运输,既快速运量也大;不通公路的桑珠至日土宗采用畜力运输。安排时,健壮骆驼担负长途运输,将物资直接运到目的地,体弱骆驼担负短途运输倒运任务,往返于沿途站口,其运量仅能满足驮队本身所需。

(3)绵羊运输队 在任务繁重时,不仅用骆驼毛驴驮运,最多时雇佣牧民毛驴四千五百头驮运,而且根据阿里地区的特殊地理环境,山陡路窄不易大牲畜行走的路线,羊群运输最适宜。人烟稀少,没有食宿站点供应的线路,沼泽翻浆地段尤为适宜,当地绵羊完全适应当地环境生存,特别是绵羊很适合短途转运任务,节省运输费用、草料,行动敏捷轻便。所以,运输指挥所在当地雇佣牧民绵羊参加驮运,这也是一件新鲜事。后勤运输部门的同志,搞运输几十年,山南海北都走过,运输工具见过古老原始运力——手提、肩扛、身背、骆驼、牦牛、牛驴、骡马驮、大车拉、手推车等,最希奇的是吉林、黑龙江等寒冷地区在冬季冰雪季节利用十几条狗拉爬犁运人运物资,实实都未见过,只在战争年代任务繁忙困难时、缺乏运力时组织使用过,曾经对部队保障供应也起过积极作用。至于绵羊运输,听都没有听说过,更不要说用它搞运输啊!这次是破天荒第一次,也是大姑娘上轿第一回啊!话又说回来,利用绵羊搞运输,而且是经常雇佣牧民绵羊参加运输,这真是西藏阿里人民的一大世

界发明啊！说实在的，据实际情况证明，在具备条件的地区利用绵羊做运输工具，真有一定的优越性。据阿里运输指挥所领导讲，羊群运输有这样几条好处：一是羊群最适合短途转运任务，尤其是山大路窄，大驮畜难以行走的路线，羊群尤其适宜；二是节省了运输费用和草料，草原各地是草滩，比比皆是，边走边吃，不需专门设置食宿供应站，走哪停哪，十分方便；三是运量轻，一只羊负重二三十斤，敏捷便利，早晚不需卸下驮物，成群结队，节省人力，一般一个人可以照顾十五到二十只的羊群，驮运工具简陋，只要一只皮袋，捆绑好挂在羊身上即可，日行程四五十里，每周休息一天即可；四是羊群处处都有，最易找到，组织动员容易，运价也低。同时当地的民工和羊群完全适应当地环境生活，适应性很强，利用价值较大；五是羊群运输是一种创新，在有条件的地区很有推广的必要，在一定的地理环境条件下，对保障部队的粮食供应具有积极的作用。当然也有一定的局限性，诸如运量小、速度慢、体积大的物资不适宜，也不能用于长途运输和紧急任务的运输等。

（4）运输困难，生活艰难 从新疆皮山县的桑珠去土日宗，全路程八百五十公里，需通过三个大坡，二十三个无人站，过四十余次冰河，往返一次需四十多天。沿途山高路险、人烟稀少、气候严寒、空气稀薄，高山反应人人头痛或呕吐，不思饮食。这里人驼临境、步履艰难，运输困难极大。有时牧畜途中患病，只能靠人背运，有时牲畜在急流中甩倒，人在冰冷刺骨的河水中抢救牧畜物资。到站后食宿困难重重，没有燃料，只有草根、牛粪取暖做饭，因气压低常吃夹生饭，湖水咸苦，难以饮用，口渴了就一块一块吃冰雪，饿了啃馒头咸菜，若遇狂风，帐篷难搭、生火难着，加之夜寒袭人、风大吹人，干部战士遂躺在骆驼中间避风保暖。沿途不少路段为沙子路或羊肠小道，骆驼要穿驼鞋才能行走，有时登高小路稍有不慎，就会掉下深沟峡谷，人死畜亡。遇有皑皑白雪的路段，骆驼要戴有色风镜，以防雪盲。总之，运输沿途环境异常艰苦，人员患病，牲畜累垮，常有发生。然而，全体参运指战员、牧民排除险阻，饱经艰辛，出色胜利地完成了解放阿里地区的运输保障任务，受到上级领导机关的表彰。

2. 甘青剿匪的汽车、人畜力运输

1950年初,我军清剿新疆政治土匪乌斯满、贾尼木汗、司迪克,被消灭之后,西北军区汽车二团一、二、九连受到新疆之若羌、奇台地方政府的表彰。接着1952年至1953年残留在甘肃、青海南部地区之马良、马天祥等匪首纠集土匪武装一千六百余人并煽动一些藏族部落头人,大肆捣乱破坏,气焰极为嚣张,为平息武装叛乱,全歼残匪,西北军区迅速成立了甘青剿匪指挥部,调集骑兵第一师和骑兵第一、二团、步兵第十一师三十三团、甘肃省军区独立团、青海省军区果洛支队等共一百二十六个连队,计武装兵力一万九千余名参加甘青平叛作战,分三路进剿,同时,西北军区后勤部派出汽车一团、汽车二团的主要运力及甘肃省也派出三百二十辆汽车,配属前方作战指挥所跟随运输,并派出三十五辆马车,牦牛二万一千四百九十头,骆驼八百峰,民工运力四千九百零五人,参加平叛作战运输。截止1953年6月全歼匪徒,剿匪工作胜利结束。

甘肃、青海南部是少数民族聚居的牧区,地域辽阔,人烟稀少,气候严寒,海拔一般在三千至六千公尺以上,汽车运输受到一定的影响,有的简易急造公路,沙土路,无桥涵,是晴通雨止,雪封山则停驶,有些地区无公路就在草滩沿山沟行驶,加之,雨雪冰冻,翻浆沼泽路段,汽车行驶更加困难艰巨。西北军区派工兵二团抢修公路和难行路段,保障公路运输的通行,运输行驶车速每小时只有八公里。牧区藏族群众以游牧为主,农业生产落后,农副产品和燃料极其缺乏,有些地区什么都缺,尤其淡水更缺少,部队与少数民族语言不通,风俗习惯截然两样,加之,匪特的煽动和宣传威胁,群众工作基础十分薄弱,剿匪部队又多是骑兵,机动性大,行动较快,高度分散。由于上述情况,造成后勤供应线长、点多、面宽的特点,从而,物资需要品种多、运量大,造成运输保障任务十分繁重而艰巨。为加强剿匪作战的后勤供应、运输保障,西北军区后勤部于1952年11月召开了甘肃南部后勤工作会议,专门研究确定了剿匪后勤工作的统一指导、组织计划、物资供应,特别是运输保障问题,根据西北军区剿匪作战部署和后勤保障工作安排,于当年12月成立了甘南剿匪后勤处,统一组织指挥甘南剿匪后勤保障,青海方面由青海军区后勤部统一负责,并在两仓、双贫、夏河、罗达和青海河南蒙旗

王府、同仁及拉加寺设立补给站,以便将粮食物资及时运送到作战一线供应部队。西北军区还依据剿匪作战区域的地理特点,不断采取加强运输保障工作措施。首先,综合运用多种运输工具,实施突击运输。进剿前,从当年2月1日起,甘肃省以一百八十辆汽车,军区后勤部以四十辆汽车进行突击运输,3月底前将全部粮料分别运到各粮站。青海方向,由青海省军区后勤部运达相关粮站。进剿中,西北军区除战役后方利用铁路运输外并组织二百二十辆汽车抢运支前物资外,将汽车一团、汽车二团共约七百十五辆汽车配属前方指挥部及作战部队,实施跟随运输保障。后期剿匪紧张阶段,西北军区后勤部采取汽车、马车、畜力、民用人力联运的办法。派出两个汽车连(九十辆车),配属作战部队行动,主要担负作战部队的粮草和装备物资的运输。同时在不通汽车的地区,派出三十五辆马车,配属部队运输蔬菜和日用品。马车也不能通行的地区派牦牛二万一千四百九十头、骆驼八百峰,随畜民工四千九百人组织驮运粮料一千五百吨。在紧急供给困难时,采用空投大米、马料、压缩干粮、蔬菜食盐等共三十六吨。另外,地方政府支前组织动员民工、民畜组成运输保障队。在主要方向担任物资中转,后送伤员及伤马工作。其次,加强道路保养和车辆技术保障工作。西北军区由工兵二团抢修了西仓经郎木寺至阿坝的公路,由甘肃独立团维护后方道路,保障运输线的通行。在前方指挥部基地及各兵站设有车辆器材库、油料库和具有中修能力的保养机构,对损坏车辆及时抢修,油料随耗随补及时供应。主要汽车部队的车辆器材由军区仓库直接拨供,其余部队以基地兵站补给为主,保证车辆处于良好技术状态。再次,发扬我军艰苦奋斗精神,积极防止交通线上的匪特袭击。甘、青剿匪作战地区多系简易公路和部分急造军用公路,雨雪冰冻,道路泥泞,沼泽翻浆,道路难行,加之气候严寒,空气稀薄,行驶十分艰难,司机忍饥耐渴,日夜兼程,积极抢运,艰苦奋斗,车速平均每小时不过八九公里。车辆在这些路段行驶采用修补路基与疏通水沟,搭活桥,用钢绳绞盘分段拖拉,如遇汽车没有带绞盘时,有车陷进泥坑,就得组织手推肩扛,挖泥填路,推出一辆走一辆,一辆接一辆推一段驶一段,反复陷车,反复推拉,就这样参加的车勤人员,特别是汽车司机更加艰苦劳累。经他们辛勤劳动艰难地将粮料

运到剿匪作战地区沿线各粮站,经车勤人员的奋斗,运输效率提高了三倍,由原来汽车三天跑一趟,提高到一天跑一趟,受到甘南剿匪作战指挥部的赞扬。由于匪特流窜性强,致使作战区域游移难定,运输车队不仅担负运量大的运输任务,克服种种艰难困苦,气候严寒、空气稀薄、道路崎岖、忍饥耐渴、生活艰苦、受冻受累,更要防御匪特的偷袭,汽车兵要与敌特作战,有时遭敌匪武装袭击后,车辆被打坏,昼夜停驶在原地待援,有时两三天粮尽水绝,贺驶人员只有饮汽车水箱里的污水或以雪止渴,有的抓旱獭烧熟充饥。有次单车驾驶员杨秉元、常子英在青海的拉加寺执行运输任务时,他们突然遭到武装匪特偷袭,当即手持冲锋枪倚车予以坚决的反击,将车开到隐蔽处和匪特作拼死的斗争。不幸司机杨秉元负伤(匪特专门枪打司机)后,仍然持枪带伤驾驶汽车行驶,车速非常慢,敌人不断射击,两人继续予以反击,直到司机杨秉元英勇阵亡,而助手常子英仍然坚持顽强战斗,当他也负伤后,仍咬紧牙关继续以冲锋枪坚强反击,不能让匪特接近车辆,直到增援部队赶到击退匪特,保住了汽车物资的完好无损。充分显示了人民子弟兵坚强战斗革命精神,高原汽车兵为人民利益英勇献身的革命精神。

甘肃、青海南部剿匪作战,从1952年6月至1953年6月,整整一年的剿匪运输中,共出动汽车一千零六十辆,运送武装人员一万九千余人,各种军用物资一万七千二百八十六吨,行驶三百二十二万二千一百九十公里。派出马车三十五辆,运送物资三万八千七百零三吨物资(短途),马车行驶三十四万九千五百八十六公里(短途)。另外,完成汽车大修三十三辆,中修三十八辆,小修一百一十五辆。因汽车常年行驶在急造军用道路上,翻浆沼泽地带,气候环境恶劣,所以车辆损坏仍然十分严重,加之汽车零部件短缺,待修待料车多,汽车出勤率只有百分之四十八是很低的。总之,就在这样艰苦的条件下,完成了甘青剿匪作战的第一阶段的运输任务。

1958年3月,在甘南全州及青海省的一些地区(黄南、海南等)相继发生反革命武装叛乱,涉及三十二个县,裹胁部分藏民群众达十六万余人。西藏平叛指挥部,调集四万余武装兵力投入战斗。这些地区的特征是:地域辽阔、高原牧区、环境恶劣、空气稀薄、人烟稀少、物资缺乏、山大沟深、路窄坡陡、沼泽翻浆、季节性强,这些给

汽车运输带来极大困难；物资消耗大、品种多运量大、该地区生产力极低，全靠后方补给；运输线长、点多面广、道路难行，更加大了完成平叛作战运输任务的难度。根据后勤供应运输保障需要和考虑到今后国家建设，采取党政军民动手齐建的办法，在甘南、青藏高原修建了急造军用公路和简易公路，仅1959年前后就投入九十九万个工日，修筑了十九条二千零四十公里道路。在四年的（1959年至1962年底）平叛中，共新建修复公路三千二百二十六公里，为平叛及尔后青藏高原经济建设提供了交通运输保障。主要运输线路有：一是兰州——玛曲——临夏一线；二是西宁——湟源——日月山、恰卜恰、温泉、黄河沿、清水河、玉树一线；三是昂欠、拉秀、治多、扎多一线；四是西宁、花石峡、玛沁、果洛一线；五是清水河、上年错、曲麻莱一线。1960年以后，平叛取得较大进展，主要在西宁至玉树、昂欠方向及西宁至吉迈两条线路进行平叛运输。由兰州军区后勤部汽车九团担任，该团1958年，从朝鲜撤回祖国，先后一直在大西北高原的甘肃南部及青海南部以及青藏高原执行平叛作战运输和边境反击战的作战运输，由兰州军区后勤部驻西宁运输指挥所直接领导。

随后，1959年3月西藏一些上层反动分子煽动武装叛乱，我军组织武装部队平叛清剿，有步兵第六十二师，一三四师和骑兵第一师以及骑兵第十三团、十四团从内蒙乘火车、汽车调运平叛作战地区。记得汽车部队先后有汽车三团、汽车五团、汽车九团、汽车三十五团、汽车七十六团及兰州军区汽车团共七个汽车团参加青海西藏高原地区和青藏公路沿线的平叛作战运输。参加各种运输汽车共三千九百十五辆，并雇民用汽车一百六十三辆，同时，各野战军的自有封存汽车也启动参加运输。总之，所有参加平叛作战运输车辆，由前线作战指挥部和上级后勤部门统一组织调动，根据作战需要进行运输。1958年5月平叛初期，因运输作战部队紧急，各汽车团夜以继日，甚至连续几天几夜执行运输作战部队的任务，运至指定作战位置。当年7月初汽车七十六团用三百三十辆大依发卡车，从兰州河口火车站接运内蒙古骑兵十三团、十四团西进。两团共有兵力一千六百四十八人、军马一千八百五十九匹，经八百五十余公里长途运输抵达青海省玉树地区，立即投入平叛作战，这是我区历

史上首先成功地完成用汽车运载军马及武装人员的长途运输任务,对不失时机平息叛乱发挥了重要作用。为配合西藏部队的平叛作战,1959年3月入藏部队与本区作战部队调动紧急,运输任务更加繁重艰巨,除从兰州、峡东接运部队沿青藏公路前送外,对青海果洛地区采取由阿坝至久治、西宁至吉迈两运输线前运部队急需物资的供应办法,到1960年以后,对玉树西部地区又采取由西宁至结古、峡东至唐古拉山两运输线同时组织前运军需物资的办法,较好地保证重点地区作战部队的供应。同时为了防止匪特的袭击,在开始没有武装押运的情况下,在吃住极端困难的条件下,采取以连为单位五十余辆汽车集体行车,使运输部队增加了前所未有的困难,然而,在英勇的汽车兵的奋斗下,坚决地完成了平叛作战运输任务。后来形势好转后才改为以排班为单位集体行车。为解决运量大而运力不足的矛盾,除留少量车辆作为机动急用外,上级运输部门坚持“统一指挥、集中使用”和“大集中,小分散”的原则,将车况好、载重量大的多数车辆,按照先主要方向,后次要方向,由远到近有计划、有步骤地向各个地区实施物资前送和利用回空车后送旧废东西以及给地方后运的牛羊皮毛,以利提高车辆回空利用率。同时给主要公路干线上的基地和各前指后勤部门,如青海的花石窄、玉树、甘肃的玛曲,配属汽车五十至八十辆,以担负该地区物资转运,将运输任务按年度或按季度、按阶段逐级下达各汽车团,再由团下达到连、排、班,固定任务,分工包干、任务到车去完成任务,这充分发挥了广大车勤人员的主动性、积极性,起到社会运输效益,快速、安全、节约的科学方法,汽车九团各运输连队从西宁至玉树由原来每月往返两趟,提高到每月往返三趟,运输吨位比过去提高了百分之三十六,单车每月吨公里提高到百分之三十九至百分之五十一,同时涌现出三个安全连,十三个安全班,一百二十六名安全驾驶员,不仅驾驶车辆没有撞车、碰车、挂车,而且要完成任务多、快,节约油材料,这比过去要求更严了、更高了。行车安全是主要的、首要的,当然只安全而运输任务完不成也是不行的。汽车九团通过停车整顿,车辆事故逐年下降,1959年发生事故一百四十三起(按车辆行车事故标准)到1961年下降为三十八起,事故间隔里程由七万八千公里提高到二十一万公里,该团四年参加平叛连续

执勤,平均出车率仍保持在百分之七十五。应该提到的是公路沿线各兵站,他们让驾驶员、车勤人员吃好、喝好、睡好,服务热情周到,清水河,拉秀兵站受到过往人员的好评,玛沁兵站出色的工作被汽车兵与汽车部队誉为“草原之家”的荣誉称号。他们对汽车部队完成平叛作战运输任务起到重要作用,常年住在严寒的草原,吃在缺氧的草原,一年四季为汽车兵勤勤恳恳、辛辛苦苦服务,受到汽车部队和过往人员的声声称赞。

人畜力运输在四年的平叛作战运输中发挥了重要作用。平叛部队在青藏高原广大牧区作战,物资供应主要依靠人畜力运输,完成了衔接汽车运输,保障汽车部队供应的重要手段,青藏高原牧区特有的牦牛,骆驼在不通公路,汽车不能行驶地区的唯一运输工具。平叛开始甘、青地方支前委员会动员民工一万四千人,牦牛四万六千头,骆驼九百峰,组成人畜力运输队,分区阶梯性口给系统,分别配置在甘南的卓尼、合作、玛曲和青海的黄南、河南、花石窄等中心点上,负责各个方向部队所需物资供应口给以及中转前送伤病(马)人员马匹的护送工作。在公路附近,组织民工由就近的基地组织担架,将伤病员集中于公路旁,让回空车或专派车辆后送。在无公路地带,多用担架,乘马后送,担架在草滩上行走,每副担架需四人至十人抬,途中时有遭武装叛匪袭击,故有一定数量武装部队护送,以保障伤病人员的安全。高原牧区特有的牦牛是不通公路地区的主要运输工具。人畜力运输构成了衔接汽车运输,保障供应的重要手段。各步兵团、骑兵团送往营连的物资,完全靠人力、牦牛保障供应运输。一个步兵团需配属牦牛二千头左右,骑兵团需配属牦牛三千头左右,分编为大、中、小队,每小队配有牦牛一百头,每十至十五头牦牛配民工一名,由政府 and 军队派得力干部领导,由团统一组织指挥,团行动时一般每次配属一百至一百五十头牦牛,随团后勤处行动,由后勤处掌握使用。牦牛适应性很强。特别是新疆、西藏阿里的阿尔泰和准噶尔地区,山高路窄、悬崖陡壁,遍地原始森林,沙漠戈壁,错综复杂,给平叛运输带来极大困难,而牦牛运输不需供应马料只吃草,在牧区每人只需放牧几小时即可,耐寒忍性好,驮载量大,每头能驮一百四十斤至两百斤,枯草期每头驮载不超过八十斤。弱点是怕热速度慢。宜早晚驮行适当休息,中间需留

出吃草时间,日驮行一般二十至二十五公里,路程超过三十公里以上时,应设中转站实施牦牛接运,同时宜采取轮班驮运和换班休息的办法,以保持牦牛体力,避免或减少垮乏,而且要保持百分之十至二十的预备牦牛,以便途中负载牦牛垮口时补充。总之,在青藏高原牧区选择牦牛运输是适宜的。战士们编的顺口溜是:“牦牛是个宝,只干活不吃料光吃草,牧区驮载到处跑,耐寒耐劳平叛运输少不了。”在牧区少数民族地区,对随军运输民工,经常进行党的政策和思想教育是十分必要的,从而有效地保证了平叛运输任务的完成。骑兵十三团在民工中开展了立功受奖活动,立功受奖人数占了民工中的一百一十六名中的百分之三十九,对平叛运输任务的完成起了积极作用。人畜力运输在青藏高原畜牧区平叛作战中发挥了重要作用。

另外,青藏高原平叛牧区,环境恶劣,道路不畅,给平叛作战部队的供应带来极大困难,当缺少粮柴菜日用品,而汽车人畜力运输,解决不了部队的急需,因而采取了空中保障,先后组织空投二百一十六架次,空投物资三百三十八吨,缓解了部队供应的急需,鼓舞了士气,增强了部队的战斗力。空投先后使用了陕西的武功、甘肃的兰州、青海的西宁、玉树四个机场。1958年6月至1959年春,在青海的玉树果洛以西,青藏公路以西的围歼战斗中组织了空投军需给养、卫生药品、照明蜡烛等四十二种物品,基本保障了平叛部队的急需。空投地面保障,除空军地勤人员外,每架飞机配载嘎斯51型汽车一辆,装卸人员六名,由于物资堆放机场,利用嘎斯汽车倒运物资于飞机旁装机,只用十分钟即可装好起飞,快速解决了平叛作战部队的物资急需。

3. 青藏平叛作战运输

西北1949年解放以后,从1950年开始剿匪,除零星分散的小股剿匪外,较大的主要有新疆地区剿匪作战和陕南、甘南、青南地区剿匪作战,青藏平叛作战总共用时五年零十一个月(从1950年4月至1953年6月及1958年3月至1961年12月),完全平息了叛乱,我军取得了最后平叛的胜利。

(1)新疆地区剿匪作战运输保障。1950年4月至1952年6月,

政治土匪乌斯满、马良、马天祥等国民党匪帮，肆意在新、甘、青一带扰乱破坏，妄图颠覆新生的人民政府，建立反革命基地，等待时机配合蒋介石反攻大陆。为彻底剿灭残匪，西北军区先后派出部队前往进剿。新疆军区当即成立了剿匪指挥部，组织第六军十六师、十七师和民族军共约八千余人、军马八百余匹，对乌斯满、马拉孜拜土匪及煽动的牧民二万余人进行彻底进剿，经两年零六十天胜利结束这次剿匪。新疆军区后勤部抽调汽车一百一十辆、骆驼三千二百峰随部队保障物资、弹药的运输任务。同时，集中主要运力向作战区域预储粮弹，据不完全统计储粮二万二千余石（约六十六万斤），弹药军械三万余件。牛肉干三万余斤，被服装具七万二千余件。在两年多的剿匪作战运输中，汽车二团等运输部队指战员克服了运力不足、器材缺乏等重重困难，较好地完成了剿匪部队的运输保障，受到剿匪指挥部的好评。同时，担任追歼匪徒运输保障的汽车二团一、二、九汽车连受到若羌、奇台等地方政府的表彰。

（2）平叛运输汽车兵。1958年3月，甘肃省甘南藏族自治州卓尼县一带，首先发起反革命武装叛乱，尔后发展到甘南州全境，紧接着青海省的黄南、海南、海北、果洛、玉树等地也相继发生了武装叛乱，涉及三十二个县，裹挟群众达十六万之众。此次叛乱是藏区上层反动分子，勾结国内外反动派，有组织有阴谋，发起的大规模反革命武装叛乱，其规模之大、范围之广、时间之长、参战部队之多，是青藏历史上所没有的。兰州军区为平息叛乱，采取“对于反革命的武装叛乱，应坚决镇压”。先后调集四万余兵力投入青藏平叛作战。据兰州军区有关部门记载，1959年3月10日，西藏上层反动集团公然撕毁和平解放西藏的“十七条协议”，发动了以拉萨为中心的全区性反革命武装叛乱，涉及到新疆的且末、若羌等地，兰州军区奉命配合西藏部队进行平叛作战，并派出汽车部队运送人物资，进行奔袭合围，尔后转入分区清剿，同时，新疆军区先后派出部队平息了新疆一些地区的叛乱。从1958年3月至1961年12月底，历经三年零九个月时间，西北地区的所有反革命叛乱全部平息，从而平叛作战胜利结束。平叛的胜利进一步加强了祖国和平统一，维护了民族团结，使西北高原国防更加巩固。西北军区从1949年9月至1953年10月，共投入兵力十余万人，开展了大规模

的剿匪斗争，并取得了重大胜利。据统计共歼匪特十二万九千余人，缴获各种枪支三万六千余支，各种火炮三百七十余门，牲畜十二万九千余头（峰、匹），我军伤亡指战员 4360 人。参加剿匪的全体指战员及英雄们在中央军委以及彭德怀司令员为首的西北军区党委领导下，为西北人民做出了巨大的贡献。西北军区后勤部门参与平叛作战的汽车团，有汽车一团、二团、三团、五团、九团、十四团、三十五团、七十六团、军区汽车团九个汽车团。共动用汽车二千六百九十辆，还雇用汽车一百三十辆，还有辎重一团、二团（辎重二团后调西南军区），以及动用驮驴、马车、牦牛、骆驼等畜力。这场胜利当然与各级人民政府支援和各级后勤部的有关单位的协作是分不开的，体现了人民战争的人民运输。没有民众的牲畜、马车、牦牛、骆驼的大力支援，要取得平叛作战运输保障胜利，是根本不可能的。可以说取得平叛作战的胜利，应归功于党和政府的领导，归功于人民群众的大力支援。

解放军总后勤部对西北平叛作战后勤保障工作十分重视，抽调汽车部队和专业人员给予支持和加强。兰州军区后勤部根据西北军区成立的甘青剿匪指挥部（司令绍辉、政委廖汉生）的整个清剿计划安排，参战部队后勤部门为克服青藏高原恶劣自然条件带来的巨大困难，都以主要力量投入到平叛作战运输保障。后勤运输指挥部门以基地为中心，以运输为主要环节，实施点多多线保障。根据当时叛匪活动情况，甘肃陇东、甘南地区及固原、隆德和青海境内的大通、门源、果洛、玉树等地叛匪残部约五万余人，大都携枪，骑马分散隐蔽，纠集成股发动叛乱。具体实施分两个阶段：第一阶段，1958 年至 1959 年，主要保障部队在甘肃省的甘南、青海省黄南、果洛、玉树地区集中合围作战。其后勤基地、兵站线配置是：第一基地设在甘南卓尼、玛曲；第二基地设在青海省花石窄；第三基地设在甘都。同时在甘南临夏、青海省西宁、共和、兴海、温泉、花石峡设立兵站。还设立了三条兵站线：兰州至临夏；西宁至甘都；西宁至花石窄。并在西宁、花石窄、玛曲配置了汽车部队和汽车修理所。1959 年，兰州军区后勤部在青海省西宁设立运输指挥所，以至在玛曲、海南、黄南、果洛、玉树设后勤部。并在甘南乌德鲁、姚江、青海的同仁、贵德、玛沁、吉辽、玛多、野牛沟、清水河、玉树、拉秀、昂欠、

治多、结扎设立了兵站,并有六条兵站线,并配置了汽车部队和汽车管理所。第二阶段,随着平叛作战的胜利,除保留原有的西宁至玉树、吉迈的兵站外,并增设了结扎、三岔口、着晓三个兵站,到1961年增设天河、上年措、曲麻莱、东崇寺、错格松多、吉尼赛、东坝兵站,从而又开辟了四条兵站线,四个物资转运站、五个空投站、十六个伤病员转运站。四年来青藏平叛运输保障中,注意清剿中的民族政策,做群众工作,特别发扬我军艰苦奋斗,不怕牺牲,连续作战的战斗作风。同时,采取了以铁路运输与公路运输相结合,汽车运输与畜力运输相结合的方法,在西北青藏高原主要以汽车运输为主的方法,实施了对平叛作战部队不间断的物资供应运输保障,为夺取平叛作战的胜利做出了重要贡献。

(3)作战部队的运输保障。从1959年3月西藏发生武装叛乱后,参战部队由内地铁路运到兰州等地,有步兵第一三四师、第十一师、第六十二师,骑兵第一师,内蒙骑兵第十三、十四团,再以公路运输到平叛作战集结区域。公路运输是平叛作战的主要运输方式,他与后方铁路运输和前方畜力运输相衔接,构成平叛作战物资粮弹运输的重要力量,尤其在青藏高原牧区(当时根本没有铁路),公路运输显得更加重要。汽车部队在平叛运输中发挥了主力军作用。先后参加平叛的共九个汽车团,共动用运输汽车二千六百九十辆。在平叛初期,运送作战部队任务紧急,各汽车部队夜以继日,昼夜连续不断(一车派双司机)的紧急运输。1959年为配合西藏部队的平叛作战,兰州军区后勤部紧急运送我区部队的任务更显紧张繁重。从兰州、峡东沿青藏公路前运部队,同时,对果洛地区采取由阿坝至久治和西宁至吉迈两条运输线供应作战部队的物资粮弹。尔后,对玉树西部地区由西宁至结古及峡东至唐古拉山两运输线同时组织前送物资,较好地保证了重点地区平叛作战部队的供应,解决了运量大而运力不足的矛盾。坚持“统一指挥、集中使用”运输力及“大集中、小分散”的原则,先考虑主要方面,突出重点供应,先运输,再是次要方面,先远后近,依此考虑。最后照顾一般运输,俗话说,没有重点就没有政策,这应该是一条基本原则,同时采取以机动车辆配属前指后勤部一定数量汽车,担负该地区的物资转运。采取灵活的运输方式,视情况有时以连为单位行车,也可以排为行

车单位,充分发挥广大车勤人员的主动性、积极性,这样提高了运输效率,西宁至玉树原来运输一趟需十五天时间,后来提高到十天运输一趟,运输吨公里都有提高,出现八个安全连、二十二个安全排班,同时开展了红旗车安全驾驶员活动。

加强车辆技术保障措施。由于运输任务繁重、技术保养跟不上。加之,牧区路况差、气候恶劣、山大坡陡、沼泽翻浆,对车辆磨损影响大,机件损坏增大,因此,对车辆技术保障,坚持抓好各部件的紧固、润滑、调整,实行车辆分件定程保养,对车辆进行以制动、电器、方向、燃料系统为重点的小整顿,促进了保养制度的落实。汽车九团从1950年组建就跨过鸭绿江赴抗美援朝作战前线,参加过艰苦的作战运输。1958年从朝鲜回国,调往祖国大西北高原地区,连续四年,参加平叛作战运输,在车况差、路难行,艰难困苦的运输中,车辆出勤率平均保持在百分之七十五以上,尤其该团经过五个月的整顿,车勤人员思想、精神面貌,出现了新的气象,运输任务完成出色,该团四年平叛完成长途运输物资,据不完全统计完成十四万四千余吨和五千零四十万车公里(运送部队人数的车公里未记在内)。

严防叛匪武装袭击车队。叛匪武装被我军击溃到处流窜,他们以公路桥梁、交通设施为破坏主要目标,乘机偷袭我汽车运输车队,在甘南、西宁至玉树,青藏公路几条主要运输线上,有时公路桥梁被破坏,运输车队受到很大威胁,有的遭到叛匪武装袭击,我广大车勤人员特别是驾驶员,为保障作战运输任务的完成,与叛匪武装袭击进行英勇的斗争,有的驾驶人员献出了自己的宝贵生命。汽车九团四连司机黄连庆和助手王玉峰在青海省黄河沿的途中运粮行车时,隐蔽在花石峡山区的武装匪徒,对他俩突然进行袭击,但是他们警惕性很高早有准备,因这里地形奇特,利于隐蔽偷袭。当遭到袭击时,助手王玉峰当即以冲锋枪予以反击,司机黄连庆将车开到有利地形,两人以手榴弹投向敌群,敌人向他俩冲了过来,这时,司机黄连庆将车停到山崖隐蔽处,两人机灵快速地以两支冲锋枪连续急射匪徒,敌感到对他们不利,一边射击一边后退,他俩在一个小时内连续打退敌人几次进攻,坚持到装甲车巡逻分队赶到,一并冲上去将匪徒击溃,并俘虏敌人四名,缴枪三支,手榴弹九枚,

他俩胜利地完成了运粮任务；又一次该团六连班长杨延功和助手甘新贤开车执勤行至花石峡时，与四十多名溃匪相遇，匪徒猛烈地向他俩及汽车射击并叫嚣抓活的，抓住他们，司机将车辆机警地开到隐蔽处，两人以冲锋枪坚决予以还击，助手甘新贤将手榴弹投向敌群，杨延功、甘新贤以冲锋枪猛烈射击，连续击退敌人多次进攻，就在激烈拼死的激战中，汽车的前轮外胎被击穿，杨延功同志灵敏地去拆换轮胎，这时，甘新贤同志用火力吸引敌人，掩护司机杨延功，不幸被敌击中光荣牺牲。这时，已受伤的司机杨延功随即端起冲锋枪冲上去向敌群扫射，终因寡不敌众，也壮烈牺牲。他俩的英雄事迹永远载入革命的史册，人民群众永远怀念着人民英雄汽车兵。尔后，作战指挥部在主要公路干线的重要地段派驻武装装甲分队，担负道路巡逻。

人畜力运输。在青藏高原牧区交通较好的地区路段，主要靠汽车运输外，大量的运输工具是人力挑背、牦牛、骆驼、毛驴、骡马的驮运，少数地区有少量的马车运输。因此，物资供应运输主要是靠汽车运输与畜力相结合的运输方式，特别是部队进入无公路地区平叛作战，人畜力运输成了衔接汽车运输、保障供应的重要手段。青藏平叛开始后，在汽车运输繁忙紧张时，青藏支前委员会动员上万民工，组成人畜力运输分区配置在青海的黄南、海南、花石峡等交通中心点上，负责各个方向部队所需物资的供应补给及中转前送和伤病员的后送工作。高原牧区特有的牦牛是不通公路地区的主要运输工具，各步兵团、骑兵团送往营、连的物资基本靠牦牛运送。牦牛适应性强，能驮载物资、能跋山涉水更不需要供应草料，走到哪里住宿到哪里，每天只需放牧三小时即可。战士们赞赏说：“牦牛是个宝，不吃料光吃草，草原上到处都能跑，平叛运输少不了。”组织牦牛运输，通常一个步兵团需两千头，骑兵团需三千头，分编为小队，每小队有牦牛一百头左右，每十至十五头配牧工一名，由政府 and 军队派得力干部领导，归师、团统一组织指挥，每团每次行动配属牦牛一百五十至两百头。要提到的是青藏平叛中的阿里地区，涉及新疆阿尔泰、准噶尔，那里山高坡陡、路窄弯急，有的悬崖陡壁，遍地原始森林，沙漠戈壁，给平叛作战运输带来极大困难。在平叛指挥部组织领导下，运输部门组织汽车、骡马、牦牛、骆驼组成

运输队,艰难地将粮食、弹药、器材、物资送到平叛作战部队的第一线,保障了部队物资的供需。

(4) 青藏高原艰苦运输

青藏高原平叛作战运输是十分艰苦的。1959 年秋,黎运兵初识草原,在团长韩创业的带领下,第一次去青海草原,执行平叛运输任务,从西宁出发,路径恰卜恰、温泉、黄河沿、清水河兵站,经五天的奔驰,行程七百二十五公里,经过日月山、巴颜喀拉山以及不知名的大小山峰,一路较顺利地到达玉树州的结古镇。黎运兵他们感到一切都新鲜,吃住都在兵站,一路无人烟,只有绿绿的大草原,蓝蓝的天空飘着薄薄的白云,真是白云下面马儿跑,时不时见有一群群白白的绵羊,大大小小的牦牛,衬托着水汪汪绿茵茵的牧草滩,还有大小不等用牛毛捻织成的厚厚藏民帐篷,稀稀拉拉堆罩在哪儿,这一切很是喜人,真是一番新鲜风景啊!最惹人景致是,一片片的野花、野蒜、野葱、野菠菜、野韭菜等,还有稀奇的蕨麻,呈黑色像花生米一样稍细小一点,一头粗一头尖,吃起来甜甜的、绵绵的挺好吃的,熬稀饭煮上一把,味道好极了,再加上一点白砂糖又甜又软又有营养,是上等品味啊!也有藏蘑菇、草蘑菇,有的地方遍地都有,青海的吉辽、温泉、野牛沟一带均有,只要找到地方,一会儿能装一麻袋、一橐子,随便挖没人管不花钱只要自己采摘就行了。更有珍贵的药材,藏红花、麝香、鹿茸等相当便宜货真价实。也有野羊、野马、野牛、野驴,那时他们没有生态意识,看见一群一群的,用土枪一次就可打几头,因装的是铁砂粒,一打一大片。奇特的玉树还有水獭皮,那时一张水獭皮人民币只有八九元。当然,后来汽车多了,打的人也多了,就有机构管理了,不准随意打啦,野牲畜已逐渐稀少啦。总之,“青海是个好地方”,是汽车兵向往之地。当然,这里气候严寒、人烟稀少、空气稀薄、经济落后、交通不便,初到草原犯高山症,嘴唇干裂、脸脱皮,紫外线强烈,晒得黑乎乎的,吃不下饭,睡不着觉,过一段时间就会习惯的,自然就会好的。随着,科学技术发展,青海高原会发展的、改变的。要提到的是,青海草原的牦牛,适应性很强,是藏民群众有力的运输工具,生活中离不了它,搬家驮帐篷,牦牛全身都是宝,它拉下的粪便晒干当柴烧煮饭、取暖,手抓牛粪甩在土墙上晒干,堆积起来以便烧用,牛毛捻成线

织成帐篷可住人,皮可以做成皮袋装东西,骨头可做肥料,肉可以充饥,它又高又肥又胖,一头牦牛有三四百斤重,只供人食用,不会驾车、不会耕地,只能驮东西,牦牛是个宝,牧民处处离不了。汽车兵在青海高原已有了锻炼,生活也习惯了,吃青稞、牛羊肉,喝酥油茶,已成了家常便饭,特别是藏区牧民们烧的面饼,看起来不卫生,吃起来又脆又香又好吃。制作面饼是先将面和好,揉成不厚不薄不大不小的圆饼,再将牛粪烧着围成一堆,待烧成火红时,不冒烟了,拨开个坑,将生面饼放进去,将粪灰收拢起来盖在饼上,烧得焦黄焦黄的,熟熟的、脆脆的,吃得真美,在高级饭店,真还吃不上呢!在青海高原虽艰难,冷苦累,而心情却是愉快的,空气新鲜,没有污染,觉着特别舒服、欢快啊!尽管平叛运输中,经常遇到这样那样的困难,什么当“山大王”,躺草地当“团长”,车抛锚“睡洋楼”(睡驾驶室内),风餐露宿,夜晚坐在驾驶室,夏天似火炉,冬天冻手足。在青藏高原执勤,车勤人员特别是驾驶员十分艰苦,日日蹲车,月月行路,年年照旧,驾驶人员几乎百分之百或轻或重不同程度地不是有胃病就是关节炎,或者兼而有之,俗话说的是驾驶员的老毛病职业病。这些年执行平叛作战运输中,影响最深、最艰巨的有这样几处:首先,是“老虎口”路段的运输。那是1960年秋,为给海西的野马河平叛驻军运物资,在青海省的海西南地区有座大山叫觉悟山,山大坡陡、路窄弯急、越走越难,带队领导贺德庆、干部黎运兵,为防止意外,老贺让车队停止运行,带领几个干部前往实地勘察路况实情,当行至觉悟山半腰时,老黎突然指着侧面的石崖上刻着模糊不清也能辨清的三个大字:“老虎口。”真是名不虚传,一看真吓死人,在觉悟山岩石的半腰间,开出了一条所谓路,完全是人工用铁锤钢钎开凿出来的(用炸药炸破坏了路基的稳定性),觉悟山奇特的是左面青石崖,有几十米高抬头看不见山顶,右面是像刀削了一样的齐齐整整的石崖深沟,大概有十五六层楼房深,低头看不见沟底,凿出来的“路”只能勉强通过一辆轻型货运汽车,在接受运输任务时,就知道这条线路及其难行险恶,所以选择了这个排的汽车都是苏联造的嘎斯51型的轻便小型载重车,很轻巧灵活,每车载重二点五吨,非常适合山区公路行驶使用,特别适合在“老虎口”这样的公路行驶,苏联军方制造这种轻型车,是为了适应卫国战争的特需

制造的特型车辆,在苏联卫国战争时期起了重要作用。今天行使的路线,特别是“老虎口”这段短路线,起了特需时的特殊重要作用,如果车队是解放牌汽车或吉斯车型,这趟平叛运输任务绝对完成不了。这条“老虎口”路段,长约七米左右,路面宽度只有两米一,而嘎斯两轴间距就有一米七,加上外轮胎宽近二十厘米,而右面沟边只有二十多厘米的余地,就是说嘎斯车刚能通过,略有一点余距,但车通过是十分险恶的。此山人一看就十分吓人“头晕”,工人师傅们为了车辆的安全,在右沟边中间凿出一条汽车轮胎宽的约十五厘米深的石沟,汽车驾驶员要十分缓慢小心谨慎通过“老虎口”,如果方向盘稍偏离一点,就有掉进深沟的危险。听说时有车辆掉下深沟的实例,当时就车毁人亡,连司机的尸体也搬不上山来。贺德庆同志是参加过二万五千里长征的红军老干部,爬雪山过草地,是老资格的年轻干部,1935年从四川的通江县加入工农红军第一方面军总供给部工作,部长是叶季壮同志,它直接领导西安采办委员会,贺德庆就在“采办”领导的“七贤庄汽车队”学习汽车驾驶,经过艰苦的锻炼,吃苦肯干,人缘特好,脑子灵、学得快,不到一年就单独驾驶汽车了,接着就领到汽车驾驶执照,“西安事变”后就回到延安汽车学校当教员,它政治可靠、思想进步、技术过硬,不久,陕甘宁晋绥联防司令部成立,即到晋绥边区行署粮食局黄河船运队工作,并当了老艄,学得一手好水性……贺德庆组织黎运兵几个干部,研究通过“老虎口”路段的具体办法,黎运兵提出:从安全考虑,应先组织驾驶员小组,挑选老司机,思想好,作风好,技术过硬,胆大心细,遵守纪律的同志组成,以贺德庆同志为指挥,经研究一致同意黎运兵的意见,挑五个司机组成驾驶小组,并提出严格要求,注意事项,贺德庆同志首当其冲,驾驶第一辆汽车稳妥、缓慢、顺利地驶过“老虎口”,接着,他对大家提出要领:方向盘要正,踩油门要匀,手足联动要轻,中间决不能换挡变速,事先定在低速二挡,眼睛紧盯大小灯之间的中心处,轮胎对准扎的沟边中心处慢行。随之,一班班长驾驶第二辆汽车驶过去,紧跟第三、第四、第五辆……一次又一次,反复每人四次,很快将十九辆汽车全部安全、稳妥地驶过“老虎口”。这时,大家才松了一口气。黎运兵过后实话说,当时,他坐在驾驶室过“老虎口”,真不敢看沟底,一看就头晕,实是吓人。

他在青藏高原爬过许许多多大山名山,诸如巴颜喀拉山、喜马拉雅山、昆仑山、唐古拉山、日月山等等,而青海省海西觉悟山的“老虎口”这七米长的路段是诸山中最险、最怕、最难的第一险路段啊!

其次,是青海省曲麻莱县的橡皮山“盲肠路”。曲麻莱是一个牧业县,1961年只有几千人,地域很小,全县大多是牧民,极少数农民也以牧为生,少量种地,都是手工种地,农具极少,只有铁犁、铁铧等农具,没有工业,只有可怜的小手工业,制酥油茶、奶制品、烤饼。主要是牛羊肉、青稞。住的主要是牛毛织成的帐篷,少量是用干泥巴垒起来的草房,用牛皮、羊皮当门堵风防冷,烧的是干牛粪及柴草,非常简陋,更没有什么家具摆设,只有牛皮袋、羊皮袋,铺盖是老羊皮袄,白天穿上,晚上半铺半盖,相当穷困。当然,上世纪的70、80年代就开始新建房屋定居了,人民政府极大地帮助藏牧民开始定居,建起了村庄,盖起了新房有门窗,藏牧民生活一天比一天好起来了。1961年春,黎运兵同汽车九团六连副连长吴国文,一排长齐玉美到曲麻莱给平叛作战部队运送粮食军用物资。当行至橡皮山路段时,冰雪解冻、翻浆泥泞,汽车行驶极端艰苦困难,一会儿车轮打滑不前,一会儿车陷进泥坑,一会儿边填路边推车,这段一里多的路,十几辆汽车已奋战了近八个小时,才行驶了百十公尺,这就是人们称的“盲肠路”。这时人困马乏,干脆一边休息,一边吃点凉馒头,一边喝着凉开水。有的司机又累又困,实在支持不住了,不吃不喝就随地躺下睡着了。过了一个时辰,不知从哪儿来了几十个藏牧民,男男女女,老老少少都有。他们一起向这里跑过来,黎运兵忙去迎接,其中有个青年人穿着藏袍,像是个领头人,还会说汉话,他结舌巴儿地说:车……车走不……不了啦,大家来帮个忙。老黎说,那太好了,太需要了,你们来得正是时候,感谢大家啦。说完整集汽车排全体车勤人员和藏民同胞一起动手,有的填路,有的推车,有的边填路边推车,热火朝天地拼着干着,有的牧民手磨破了不吭气、有的牧民的大皮袄扯破了不管、有的藏民鞋掉了不顾,他们个个满头大汗干着,默默地拼着。正将一辆汽车向前推了几十公尺,不巧又陷在泥坑里,怎么挖土填路总是出不了坑,黎运兵觉着不是个办法,只有将物资卸下推空车,这时老老少少都过来卸车,一班长和几个司机先上车解开绳子,将物资一件一件搬给卸车的

牧民、战士，重的给年轻人扛，轻一点的给年龄大体弱的人扛，几十个人一趟又一趟不一会车上的物资都卸完了，大家挤在车前车旁车后，有的推，有的用绳拉，有的挖沙填路，因为车轻了，人多力量大，很快将汽车驶出了翻浆地段，一部分人将物资搬过来装上车，另一部分人又推另一辆汽车去了，这时汽车又陷进了泥坑，大家又齐心协力去推拉，一辆接一辆地反复推拉，装了卸，卸了装，如此反复数次，艰难地缓慢推进……直到十八辆汽车完全度过了翻浆路，翻过了“盲肠路”地段，经过藏牧民同胞鼎力无私帮助，经过两夜三天军民共同合力苦战，胜利完成了这趟平叛运输任务。在艰苦的奋斗中，深感藏族同胞不顾受苦劳累，忍饥挨饿，战胜困难的精神，把解放军的事当成藏民自己的事，越战越勇，艰苦奋战，特别是一位藏族老阿婆，年约五十多岁，穿着笨重的大羊皮袄，弯着腰双手抱着一块一块沉重的大石头，一拐一拐地、一趟又一趟地干着，为了填路，将手冻得磨得红肿红肿，一句话不吭，真是十分感人，在场的全体官兵感动万分，有的同志流出了感动的泪水，藏族同胞浑身是泥土，嘴唇干裂，当时渴了抓的吃把雪或喝点化冰水，饿了吃点干粮，就这样帮助解放军度过了难关。黎运兵代表汽车排十分感谢藏族同胞的辛勤劳动，同时，给藏族同胞写了一封感谢信，官兵们共同凑了几句顺口溜：战车驶进翻浆路/餐风露宿斗夜寒，军民苦战两昼夜/胜利渡过泥浆路。官兵、藏胞依依难舍难分，谁都舍不得先离去，真是军民鱼水情啊！还是贺德庆同志说，大家散去吧，藏族同胞累啦！快回去休息吧，最后官兵驾车慢慢驶去，直到看不见了，藏民同胞才挥手离去……通过青海曲麻莱、橡皮山执行平叛运输任务，在场的全体指战员受到深刻的政治教育，藏族同胞给大家上了一堂生动的政治教育课。

再次，“兽不走，无鸟飞”的班玛路段。从曲麻莱、橡皮山执勤回队不久，汽车团接平叛指挥部指令，要求在冰雪封山之前，就是11月底前，必须将作战部队所需粮料弹药、军需物资运抵青海果洛地区的班玛驻地。当时黎运兵在汽车团工作，他具体执行这趟任务，1961年11月班玛已开始冰冻，对路况不明，老黎带运输班前去探路，行至距果洛约十余公里处，有一段约五六百公尺的沼泽路段，早晚封冻，中午化解，似冻非冻，浮面是泥水，深处是沼泽地层，这

种路行车十分困难,经研究勘探需绕行通过此路段,不远是条不太大的河流,水深约一公尺,河宽约十余公尺,河底看似沙石,这时,副班长何树根提出开车去试路,不料刚将车开到河边,汽车被陷进河里,副班长何树根同志吃苦肯干、处处带头、一马当先,他不顾冰冷刺骨跳进河水,随后其他战士一个跟着一个也跳进河里,不顾一切搬石填路、排除泥沙、全力猛劲推车,经全班战士拼搏三个小时,才将这辆车渡过河去。这时已下午6时多,经全班人员奋力战斗到晚上11时,才渡过两台车,已经苦战了近十个小时,同志们又渴又饿又累又冷,看来再难以支持了,老黎确定,一方面让全班战士在驾驶室休息;另方面派车到青海果洛军分区独立营求救(据此十余公里),同时,他给独立营营长写了个条子,请给一点适当的干粮和菜,以及开水、几件棉大衣御寒充饥。该车带着东西回到沼泽地段时,全班同志吃饱喝足后,全力投入夜战,填路——推车——陷车,反复进行多次,也无法推出泥坑,故决定先卸物资再填路推车,车轻了易推出泥坑,再将物资装上车,经过卸车装车,装车卸车,推车填路,填路推车,又反复进行多次,又经一天一夜拼搏奋斗,才将七辆车全部渡过河,这时大家不顾疲劳,不顾严寒、不顾饥渴,那个高兴劲用笔墨难以形容,挥着双手跳着喊着:我们胜利了,我们胜利啦。那声音振颤着静静的夜空。这次任务的完成得到团党委的表扬。团政治处将现场情况编成了小话剧,战士们自编自演到连队,到兄弟团队进行慰问演出,获得各单位领导、群众的好评。这也是一次兵演兵的尝试。当完成这趟运输任务后,副班长驾驶员何树根同志兴奋地说:“在艰难困苦中,坚决完成艰巨的运输任务,是最光荣最高兴的事,是对全班司助人员的一次考验。”这话说得多好啊!在这趟艰苦运输任务中,何树根同志表现得特别积极,特别突出,在班里起了带头作用,受到营党委的表扬和奖励。

再次之,向青海柴达木的乌图美仁运输雷达团。乌图美仁在海西地区的藏牧民驻扎点,1964年,还算不上是村庄,在我国地图上找不到它的,距青藏公路的格尔木市约三百五十公里,乌图美仁是柴达木盆地大沙漠边沿的一角,最偏僻、最荒凉、最贫穷的地方。格尔木却是到拉萨的必经之地,是通向拉萨的一条主要运输线。

兰州军区硫磺生产运输

兰州军区后勤部在甘肃河西走廊某基地组织开采的硫磺矿。它是国防军用品,主要是制造军用炸药,用量相当大,用途广泛,既是军用生产的原料,也是地方民用生产炸药的原料,所以生产价值较大。硫磺矿均在山区,生产、运输相当艰难。那时,生产多用犯人劳力,有专职人员管理。它有双重任务,既要生产物质产品,又要以改造犯人为目的。当然主要出硫磺产品,完不成生产指标是不行的。当时汽九团驻在兰州市焦家湾,有两个司教队培训新兵,上级决定去那里培训司机。一方面利用实习教练车既有装卸人员又运输了硫磺;另一方面既训练了司机又受到实际锻炼,真是一举两得。因此将司机队搬到了硫磺矿。这里条件是比较差一些,因为硫磺矿主要是生产,因此教学条件是比较差一些了,但是有一定的简陋教室与住房,作为厂矿做了许多努力,给了司训队许多帮助,司训队很感谢矿领导的。开始还很顺利,因教学工作还未正式展开,同时学员只将一些汽车理论课、汽车主要构造、车辆简要保养、交通规则等,还未上路实习,所以,车辆闲着,抽出由助教开车拉硫磺到指定地点。期间三十余部汽车运送硫磺近一个月,每辆车载重平均三吨(嘎斯车载二点五吨,吉斯车载四吨),这样就运输硫磺二千七百余吨,矿领导也较满意,对车勤人员各方面照顾也周到。接着按司训队教学计划,就要场地原地教学,经与矿领导协商后,车暂时闲下来了,集中教学工作,助教、学员都较紧张。有的要上路短途驾驶,按教学计划进行一段时间就可实施长途实习驾驶,与矿领导联系有二十五部车可装运硫磺,其余车辆拉运学员,而后装硫磺进行长途驾驶,经三天行驶运达兰州市附近军区指定地点卸车交货后,又返回矿上再装货、再运输、再卸车,反复进行了一段时间,拉运了数千吨硫磺,矿领导很高兴,并请司训队领导、教员、教练员等人会餐吃了一顿,欢欢喜喜、高高兴兴地结束了长途实地实习驾驶,进入课堂教学。这一期教学计划就结束了。学员毕业后就回到汽车团分配到各运输连,连队干部反映这批学员训练质量还可以,基本能单独驾驶,问题主要是倒车技术较差,因为训练考试时,桩

考倒库成绩普遍较差,不及格率较高,因为在实习驾驶时,主要偏重考虑拉硫磺的任务,对倒车技术训练少了一点,因而训练质量跟不上,这应引起司训队领导的重视。

经过几期训练,出现运输硫磺与训练质量的矛盾。矿领导强调运输硫磺任务的完成,而司训队领导强调训练质量,都有他们的道理,这并没有错。问题在于上级机关怎样给予平衡,要么减少任务,要么增加运力。这个问题汽九团训练部门已向军区后勤领导反映多次,也解决不了问题,他们也没有办法。军区领导仍强调要完成运输硫磺任务,然而却不能增加运力,仍由司训队承担,具体问题由你们协调解决。为此,矛盾一直解决不了拖着,而后勤领导也无能力协调,所以只有赶运硫磺的任务,而影响训练质量的提高。第四期训练质量最差,毕业分配到运输连队的学员,不能单独驾驶车辆执行任务,要连队继续带队训练一段时间,才能顶一个司机单独执勤。当时1959年平叛作战运输正在紧张阶段,运输忙得不亦乐乎有车缺司机,直接影响平叛运输,要求军区后勤部解决这个问题,这才引起后勤首长的重视,直接向军区司令员反映问题,果真灵验,问题解决了。军区决定将司训队在1959年底撤回汽车九团驻地西宁大堡子,重新调整训练计划,加紧训练合格的驾驶员。

司训队在硫磺矿近两年时间(1958年3月至1959年底)运输硫磺约五万四千三百吨,然而对汽九团司训队的训练质量影响很大,除了自身的问题外与运输硫磺不无关系:一是因硫磺矿区路况太差对车辆破损较大;二是对司训队的训练成绩,因运硫磺任务重又紧迫,路上的实习驾驶偏重于任务,技术训练受到较大的影响;三是学员既要驾驶训练又要装车卸车,又因任务紧赶时间,训练时间减少,加之学员体力消耗大,自然技术训练受到限制,毕业学员独立驾驶技术弱,这和有关部门偏重生产任务忽略技术训练是有关系的。影响到青藏平叛作战的运输,造成汽九团驾驶员的不足,恐怕有一定的责任。当然司训队发挥主观能动性不够也是原因之一。然而这两年汽九团对部队生产运输硫磺作出了一定成绩。

1964年11月间,汽车九团接受任务,将雷达团从青海省海北的野马嘴运到海西乌图美仁。团党委决定让夜间闭灯驾驶训练五个月的汽车五连执行此次任务,同时让夜训工作组的黎运兵、王祖

垣同志和五连连长曲继田、指导员胡春斌等六十余名车勤人员经充分准备妥当后,从野马嘴经恰卜恰、倒淌河、都兰、诺木洪、格尔木到乌图美仁,运输里程长达一千四百七十余公里,经过艰苦的拼搏,运行十二天,运达海西的乌图美仁。

执行过程中,开始从野马嘴到格尔木这段路程是顺利的,行程是安全的,士气是高涨的。问题是格尔木至乌图美仁约三百五十公里地段,完全是戈壁滩自然形成的土路和急造简易公路,养护也差,这里人烟稀少,缺水少柴,特别是有一段近一公里的路段,完全是翻浆沼泽地段,特别是中灶火路段,据说极端困难,黎运兵他们估计这段线路肯定是十分艰难危急的,这是在执行任务前了解到的,必须做好充分的各种准备,故确定在格尔木休息两天,以利车辆的整修保养,改善连队生活,恢复一下全体人员的体力,为迎接更加艰苦的战斗运输任务,做好充分准备:一是带足食用水、烧柴、食品,特别是熟食和汽车发动机防寒套;二是做好应急预案,如发生意外,人员的具体组织,急救措施等;三是反复再动员,全体官兵要有充分的思想准备,做艰苦拼搏的精神准备。经过两天的休息,有了精神、物质的良好基础,第三天清晨动身,行驶了几个小时,路虽不好走还较顺利,快到中火灶,路程越来越难,行驶速度越来越慢,黎运兵带一辆车和班长吕振明走在车队的最前面,掌握实际行驶进度,制定具体行车措施,贺德庆掌管全盘,出主意想办法,指导整个车队并和雷达团领导联系。接近中火灶边沿地段的翻浆沼泽路段,开始打滑陷车,经填路推车,在雷达团的同志鼎力相助下车队还可继续行驶,可是车速更加慢下来,行车难度越来越大了,天越来越黑了,特别是后面的车辆,由于前面车辆的通过,使后面的车辆,更加大了行驶的困难。当黎运兵的一辆车行至路边一块广阔的草地时,他立即让通讯员通知车队停止行进。老黎前去找到老贺和雷达团的有关领导商量后,立即召集干部研究决定:重新调整了车队,拉人的汽车调至前面行驶,重物资车跟进行驶,以便组织过翻浆路,并按班排顺序行进,便于指挥;再是严防行车事故的发生,保障人员物资的安全。调整车队后又行驶一段路程后,正式进入翻浆沼泽地段,又重新组织车队,将驾驶技术高、思想过硬、作风顽强的驾驶员,组织五辆车为先行车组。一班班长模范共产党

员、技术能手吕振民为组长,具体组织实施过沼泽地段,开始二辆汽车,因冻土层还坚硬一点,安全顺利地迅速渡过了沼泽这一路段,轮到第三辆汽车过沼泽路段时,因沼泽地已软化,才行驶了十几公尺,车的后轮胎陷在了泥坑里,越陷越深,加大油门,车轮只原地打转不前,这时,贺德庆、黎运兵和连队干部组织一部分人推车,一部分人捡野草、挖土石填路,又推拉、司机又加大油门,还是开不出泥坑,虽是空车(因人已下车)而后车轮带已陷入泥坑三分之二,几乎被泥坑吞没,已到无法动弹的境地。当时,黎运兵同志喊停。召集车勤人员在一起研究办法,有的提出三猛战术——猛填、猛推、猛轰。猛填是捡大量石头、柴草填在泥坑里;猛推是集中一定人力推车、绳索拉,加大力度;猛轰是加大油门增强冲力,利用手脚联动,以增强发动机的冲击力。曲连长提出,用自救办法拖车。用拖车钢绳,一头拴在靠公路边的大树上,一头挂在车辆保险杠的挂钩上,借拖车绳的拉力使汽车轮胎陷不在泥坑里。随着钢丝绳的牵引力而向前慢慢延伸,这样使车拖出泥坑,如车陷得过深还可加之人力推车和填沙石等物同步进行。贺、黎两同志略思之后觉着此法可行,两人到前面看地形和树距离路边的远近,经勘查研究后,一班班长吕振民同志上车开始操作,将汽车慢慢移动,使钢丝绳拉直拉紧,从而借钢丝绳缓缓向前行驶,车辆的前轮渐渐离开泥坑,加之,雷达团的官兵全力的推拉,与汽车引擎同时发力,第三辆汽车一步一步拖出了泥坑。同志们兴奋极了,拍手叫好。紧接着又一辆汽车开进沼泽地段,不一会又陷进了泥坑,司助人员苦干了十几个小时,全连人员疲惫不堪、精疲力竭,渴饿冷累,一齐袭来,个个身上、脸上、手上都是泥水沙,人人都成了“泥猴子”,你看他他看我,互相看着,不约而同地都笑了,连长喊着不要笑了,赶快抓紧时间吃饭休息,通过休息恢复了体力,个个像小老虎,又进行了简短的再动员,大家继续组织车辆抢渡沼泽地段,仿照前面的方法,连长进行了详细检查,防止钢绳脱落伤人,准备妥当后开始操作,喊着号子,驾驶员和推车人一并发力,行驶一段车又不能动了,陷在较深的沼泽里,这时连长将两手掌一平一竖,下手掌的二拇指顶着上手掌的手心,形成一个“T”字形,表示停的意思,车停下来了。连长说:填路、推车,有的捡石子,有的找树枝柴草填在泥坑里,又开始操作抢

渡沼泽路段。就这样反复进行了数次,加上钢丝绳的作用,费时约七八个小时,才将这辆车推过了沼泽地,官兵们稍休息一会,喝点水,吃点干粮又开始操作,一辆接一辆艰苦地将九辆汽车推过沼泽地段,大概由于泥坑里填的石头、沙子、柴草多了,加之,夜深冻土层厚了一些,容易了一点,但是劳累一天一夜,官兵十分疲劳,睡眠严重不足,而驶过沼泽地段的车辆不足三分之一,还有二十二辆汽车等待着驶过沼泽地段,而摆在他们面前的问题是:嘴裂了,同志们忍着;肚饿了,吃凉馒头炒米;口渴了,喝点凉水;人困了,站着打个盹。越往后进度越慢,疲劳越来越严重,困难越来越突出。黎运兵看到这种情况找贺德庆同志商量研究决定,先开干部会,再立即召开军人大会,贺德庆在会上简短有力而威严地讲:同志们,在困难的时候,要提高我们的勇气,越困难越要发扬艰苦奋斗、不怕劳累和连续作战的顽强作风。同志们,要鼓起勇气继续战斗啊!刚解散曲连长喊,来跟我上。官兵齐喊,上啊!个个像猛虎一样,增添了无穷力量,极大地鼓舞了士气。

苦吗?不。累吗?不。饿吗?不。相互激励,越战越勇,官兵们继续在拼搏,继续在战斗。就在这时,一辆地方车辆向沼泽地段驶来,瞬间车陷在泥坑里,困难时不忘群众,官兵们一起向这里拥来,大家齐动手,挖路的、填石子的、推车的,因车轻加之官兵的鼎力帮助,不一会先将这辆地方车驶过了翻浆沼泽地段。有的同志将剩下不多的水、饼干送给地方司机吃喝。地方司机紧握黎运兵同志的手激动地说:真不愧为人民的军队,不愧为人民子弟兵啊!谢谢,谢谢啦!再见,再见啦!

又经过多次反复地填路、推车,经过四天五夜拼搏苦战,将一个一个困难像豆腐一样踩在人民战士的脚下,一个个困难被人民战士所克服。有同志说:在思想上要鄙视困难,在细节上要重视困难。他们在每一个问题上都是这样做的,在雷达团官兵的支持下,将空军雷达团官兵和高精度仪器安全、完整地运到青海省海西柴达木的乌图美仁,艰难地胜利完成了艰巨的运输任务。雷达团领导及官兵深受感动,热情,欣喜地将汽车兵送出帐篷附近的草原老远老远,依依不舍亲切地握手告别,领导同志说:同志们辛苦啦,谢谢,谢谢啦!再见,再见啦!

返回的路上没有雷达团的帮助,更增加了行程的困难。为了乘冰冻之际,越过翻浆沼泽地段,车队不到清晨5时就出发了,可行驶了不远就有两台汽车抛锚了,几个驾驶员和技术副连长,修了一个多小时才排除故障,立即发动车赶路。由于耽误了时间,进入中灶火附近,前面的汽车已在泥坑里,还好,不一会儿就将汽车推出了泥坑。到了中灶火沼泽地段,就又有几辆车陷入泥坑,从上午8时艰苦地干到下午4时,全体车勤人员拼搏了近十个小时,一辆车也未驶过沼泽地段。这时,部队体力消耗很大,人极度疲劳,官兵情绪也受到一定影响,贺德庆、黎运兵两同志经过商量后决定:一是停车休息吃饱喝足恢复一下体力;二是召开干部党员会研究措施;三是立即召开军人大会进行再动员。随即老黎亮着嗓子简短有力地在军人大会上说:“每个共产党员,共青团员,青年同志们,严峻的困难摆在我们面前,要排除万难,争取胜利,我们要不怕苦不怕累,发扬连续作战的战斗作风,我们要用硬骨头精神,拼搏五小时越过翻浆路。现在是党考验我们的时候了,谁过硬,谁英雄,谁好汉,翻浆路上看,同志们上啊!”队伍一解散,一班长、共产党员、五好战士、荣立三等功者、学习毛主席著作积极分子、出席军区“学毛著”积极分子代表吕振明同志,首当其冲脱掉棉衣挽起裤子不顾一切跳入沼泽泥坑中,紧接着战士一个挨一个全部跳进泥浆中,一边挖泥填路,一边推车,个个都是小老虎,人人干劲冲天,一片紧张战斗气氛。

人,一个紧跟一个,车,一辆接着一辆。手破了不管,鞋掉了不理,裤湿了不嫌,干部战士一齐上,全力拼搏,个个泥水满身,官兵都成了“泥人儿”,相互看着,大家非常兴奋,笑得特别开心,因为只用了三个小时,将三十一辆汽车推过了翻浆路,提前两小时,胜利越过了沼泽地段。

就在同志们休息的当儿,忽然,小赵指着右侧说:快,快,兔子,兔子!小赵、小张等七八个以快的不能再快的速度向小赵指的方向一起奔了过去,走不远正好一只兔子跳进了泥坑里,小伙子们不顾一切地都跳进了泥坑,小张小田机灵地向左侧迂回过去,刚好形成了一种合围兔子的态势,这时小赵猛扑过去,兔子挣扎着向前跳,小赵用手抓住它的后腿,挣也挣脱不了,说时迟那时快,小田也扑

了过去抓住兔子,将它提了起来,一个抓住兔子的前左腿,一个抓住兔子的右后腿,它挣扎着,这时,几个小伙子跑过去围着兔子……瞬间小张喊:快,快,又来了个兔子,看,跳进了泥坑里。几个小伙子又扑过去,形成对兔子的合围,小赵抓住兔子就往回走,两只又肥又大的兔子,大家见了很高兴,正好车勤人员肚子都饿了,汽车也都渡过沼泽地段,连长说:咱们好好会餐一顿,它高声喊炊事班的犂子,快烧火坐锅,洗大米,切土豆和兔子肉炖一起,美美地吃它一顿,快,利索一点。炊事班长就地挖了二个野营灶,坐上锅,点火烧水,先焖大米,又用另一个锅将兔子肉和土豆放上调料炖了一锅。不一会肉菜熟了,大米也熟了,事务长喊开饭了啦。大家围拢来,每人掏了一碗大米,一勺子兔子肉土豆菜,热气腾腾香喷喷地蹲着吃开了,吃得很开心,一边吃,一边说,一边笑,汽车兵也有欢快开心的时候,他们享受着在城市所享受不到的乐趣,比在家吃得更香更饱。不一会,大米饭吃尽,兔子肉土豆菜吃光,吃饱喝足后,连长吹哨子出发开车行驶在征途之中……这趟运输任务应该说完成的比较出色,这是参与的车勤人员,尤其是汽车驾驶员努力的结果,是他们的光荣,也是该车队的光荣。一班长吕振民同志记了三等功。这趟任务受到上级的表彰。汽车兵在艰苦的运输执勤中,吃了很多苦,受了很多累。在翻浆沼泽路段中如何进行运输,在科学技术发展中会得到解决的,让专家们去研究吧!

汽车团运输指挥所。为了前线指挥一线的平叛运输,团党委1960年初,决定在青海省玉树地区的结古县,设立团指挥所,以利指挥汽车连队的运输。团机关及团领导部分人员在指挥所工作。1961年3月在张汉兴副团长率领下,黎运兵、闫崇国、李家玥、张财东、刘世杰、刘学义、王会文等同志,随四个运输连队在玉树执勤,当时住在县邮电局院内,经与局领导协商为照顾团领导腾出一间瓦房住宿,其余同志在院内阳光地带靠墙搭了一顶棉帐篷,几个人住在帐篷内,既是办公室也是宿舍,还兼着饭厅,伙房同连队一起,将饭打回来在住的帐篷内食用,是一顶多功能帐篷。大家住在一起,高高兴兴、热热闹闹的是很开心的、团结的小集体,就是帐篷少点、小了一点,可是在草原上也是不容易的,在上世纪60年代初,玉树地区多数没有村庄,农牧民相当分散,没有条件集中,因为靠

草场放牧,就像打游击,有时在这个草场,过个时期又搬到新的草场,草长起来后又搬回来。像结古县那时虽是个县,也是县州机关所在地,也就是一些平房院子,并没有什么街道,零散的小巷子,也只有零散的邮政所、小银行、小百货公司、小不点的几个摆摊的。部队有个一三三医院,玉树州有个人民医院,军分区有个招待所,州里也有个招待所,既没有饭店,更没有洗澡堂。节假日没个去处,就在帐篷里打扑克、闲谈聊天,有时能打一打麻将就是最高级、最欢快的娱乐了。有时星期六在军分区(平叛指挥部)跳跳舞就是非常开心的事了,除了工作外,跳舞是消磨时间的好形式。那时,一个月在军分区能看一两次电影,就算不错了,在青海高原荒凉的草滩上就心满意足了。在其他地方执勤的汽车兵如昂欠、扎多、称多、曲麻莱等地根本就享受不上。跳舞、看电影那是梦想的事,至于麻将牌找也找不到啊!最好的娱乐是打扑克输了戴帽子、头上脸上挂纸条,可这也是最开心的事啊!我们团指挥所的任务是:从西宁运至青海省玉树地区将平叛所需运输物资,倒运到治多、扎多、天河、称多、昂欠、结扎、曲麻莱等地。这些地区的特点是山大坡陡、路窄难行、道路翻浆、严重缺氧、海拔特高(一般在三千至四千公尺)。通常气温冬季在摄氏零下二十五度至三十五度,夏季一般是摄氏零度以上八度至十二度左右,夏季都要穿棉衣,风也较大,有时6月还下雪呢!这不是说大话,事实就是这样。这些地理条件给汽车运输带来极大困难,机件易损坏,耗油大,影响发动机的动力,给驾驶操作带来不便。所谓汽车路是大草原上自然形成的土路,逢河过河、逢沙过沙,根本没有桥梁、涵洞,而且泥泞翻浆路较多,给汽车运输带来许多困难。大山里是人工修造的狭窄山路,有些只是单车道,只能通过一辆汽车,有的路段不能会车只能单车行驶,要等到那辆车过来,另一辆车才能过去。坡度挺陡,货运汽车四吨货车只能拉运三吨甚至更少,也难以上去,走一步停一下,要加大油门,利用手刹和脚制动联动,才能驶出一步,就这样反复一次又一次,无数次地,才能艰难地爬上陡坡,有的地段要倒车上坡,只能用倒挡。遇到大一点的坡,一趟就将刹车片磨损得不能用了,再换新的刹车片才能制动。如遇到二十五度至三十度的大陡坡,就要全部或部分卸下货物,才能上去,反复地装卸多次才能转入正常行驶。运输车队官

兵寒风食宿,受冻挨饿,雪地过夜,这是人民汽车兵经常遇到的。他们真是人民的好战士,是人民的好汽车兵,是可敬可爱的人民子弟兵,真可谓是无名英雄。

青藏高原是荒凉的大草原,严寒艰苦,只有牛羊和草原。可是有些地区也是个好地方,空气新鲜无污染,拉萨、玉树地区有名贵药材,麝香、羚羊角、鹿茸、冬虫草、藏红花,在国内外享有盛誉,还有水獭皮、狐狸皮、牛羊皮。春夏季可种青稞、土豆、大头菜,特别是青稞富有营养,是糖尿病患者的最好食品,在内地一般是买不到的,而且价格昂贵。在玉树地区质量好、价格低。还有土产品蘑菇、蕨麻、孢子肉,当然还有牛羊肉,特别有野马、野驴、野牛、野羊,可以说遍地都有,稀贵的羚羊角也有。这里的草蘑菇和蕨麻,记得在结古、吉迈等地在夏秋季最旺最多最好,有时出车执勤,停车一会就采摘半麻袋,既新鲜又有营养,蘑菇加猪、羊肉炒的又香又美又浓和米饭一块吃是特殊的高级享受。蕨麻在玉树的结古最多,他是甜美的食品,全身灰黑色,像是个小豆角,一头粗,一头尖,熬稀饭洗净煮一点吃,又甜又美又软,是一种优等佳品。住在玉树的结古,闲余时间到小土山坡上随时都能挖到,上面是绿叶,下面结的就是蕨麻,秋季就成熟了,一窝一窝的一会就挖一小堆,晒干后洗净就可煮着吃,那时很便宜几块钱人民币一斤。21世纪初兰州、西宁约二三十元人民币一斤。蕨麻在内地是买不到的,兰州、西宁卖土特产的小市场,小摊上就可买到。好多人没见过更没吃过,黎运兵就是在执行平叛运输时才吃到。同志们如果有机会买一点吃,真是一种特殊的品味和享受,在北京、上海、广州大城市,恐怕很难买到,而且价格特贵。

五、我所在的运输车队沿革

抗日战争胜利后,蒋介石在美帝国主义扶持下,调动大批反动军队,抢占大城市和交通要道,妄图蚕食解放区发动内战,党中央适时调整了战略部署,集中兵力打运动战。1946年6月蒋介石公然撕毁了《双十协定》,大举围攻我中原解放区,进而对解放区全面进攻,到1947年2月我军在各个战场上沉重地打击了进犯之敌,粉碎了国民党军的全面进攻,迫其转入“重点进攻”。此时,胡宗南以十四万之众,向陕北大举进攻。我西北野战军处于绝对劣势,当时兵力不足三万,武器装备也差。为了消灭敌人有生力量,我党中央决定:1947年3月23日主动撤出延安。经过艰苦的战斗到1948年4月20日重回延安,在度过十二个月零三天,延安重又回到人民怀抱。这时,以毛泽东同志为首的党中央,仍战斗在陕北地区进行人民游击战争。1948年9月,组成陕甘宁晋绥联防军区,随之,建立联防军区后勤司令部兵站部。1949年2月,陕甘宁晋绥联防军区后勤部司令部改为西北军区后勤部,原兵站部改为西北军区后勤运输部,领导兵站运输线各项工作,后勤部运输部是统管军政业务的实体。当年4月第一野战军后勤司令部兵站部改为运输部,运力有汽车大队、辎重一团、辎重二团。1949年5月24日解放西安,贺龙司令员从东北接来近百辆嘎斯“51”型运输汽车,加之,从敌人手中缴获的汽车,这时,西北军区运输部自有汽车二百一十七辆。到1949年12月,第一野战军同西北军区合并,第一野战军后勤部运输部与西北军区后勤部运输部合并,实际是两个牌子一套人马,称第一野战军暨西北军区后勤部运输部,1950年5月改称西北军区后勤部运输部。有汽车五百四十三辆,胶轮大车二百二十九辆,牲畜七

百三十一头。共有人员四千八百五十六人。西北军区（第一野战军），1950年3月完成了解放西北全境的历史任务。随着我军迅速发展壮大，汽车部队规模越来越大，军事运输由落后的人背肩挑，骡马驮运，胶轮大车发展为以运输汽车、火车、飞机、机轮等现代化交通运输工具为主，处于新的发展阶段。运输中心从陕北转移到甘肃兰州，运输范围由陕甘宁扩大到西北全境，发生了巨大的变化。西北局与陕甘宁边区政府及陕甘宁晋绥联防军后勤部组成西北野战军后勤司令部，刘景范（陕甘宁边区政府主席）为司令员，方仲如（西北军区后勤部政委）为副司令员。晋绥中央分局决定，抽调一批干部集体加入第一野战军的行列。杜海舟、贺德庆、黎运兵等同志，在刘运生局长的带领下，从晋绥边区的兴县路经汾阳、介休、灵石到达山西的临汾县，那时走一路，说一路，说说笑笑，一路欢快声，每到一站，住在老乡家，吃在老乡家，住得暖暖和和，临走时不给店钱，只每人每天给粮票一斤，菜钱一万五千元农民票（等于新币一角五分钱），就轻轻松松的上路了。天天如此，日日行军，经过一周的时间到达晋南中心城市——临汾，该城是陈（庚）谢（富致）大军在晋西南战役中，于1948年冬解放的，那时是晋绥边区新成立的晋南行署的所在地，这里的干部不少是从晋绥边区去的同志，特别是粮食局的同志是我们晋绥行署粮食局的，相见更为亲切，记得有毛宾周科长和黎运兵、杨永义、孔庆辉等同志，在临汾他们住了三天，天天吃的都是白面馒头、面条、白菜猪肉炒菜，吃得很香，因为有刘运生局长和家属，更加款待大家，吃得高兴，玩得快乐，黎运兵更高兴欢快，他是第一次在临汾见到美国造的大道奇T234型的大运输卡车，是解放临汾时，缴获国民党的战利品。第三天从临汾出发向西北进军，陕西省澄城县当时是第一野战军后勤部所在地，黎运兵他们在这里正式加入人民解放军的行列，并穿上军装，真是威风凛凛的，很神气啊！第一野战军领导在这里召开了全军后勤工作会议。不久，即1949年5月24日解放了西安。

我军1937年4月正式有了第一辆汽车。随后到1939年初，我军已有二十二辆运输汽车，1943年初，陕甘宁晋绥联防军后勤部有汽车三十五辆，建立了联勤司令部汽车大队。到1948年11月，我军兵站系统共有汽车三十八辆。直到1949年5月解放西安后，西

北军区后勤运输部汽车大队有运输车一百五十五辆。直到1949年11月,军委调拨来汽车一团和五团与汽车大队合编为汽车二团。这时西北军区后勤运输部有两个汽车团、两个直属汽车连共有汽车八百一十九辆,胶轮马车四百零一辆,牲畜一万一千一百零三头。那时运输部部长刘运生、政委陈玉山,部属单位还有两个辎重团,三个办事处(十四个兵站),两个汽车修理厂、胶轮车修造厂、蹄铁厂,西北高等机械学校等,机构庞大,共有人员四千八百五十余人。到1950年有各种汽车三千一百二十四辆(内有新疆军区一千零六十三辆)。到1952年全区有汽车团六个(包括新疆三个),汽车最高保有量达到三千九百六十辆,主要是进口的杂牌车多,什么大道奇、吉姆西、斯蒂派克、依维柯、吉斯、嘎斯、福特、美吉普、雪佛兰等等十几种车型,车型又分吉斯5、吉斯6、吉斯151;嘎斯51、嘎斯67、嘎斯69等等,其规格尺码又不相同,非常杂乱,给器材供应,管理维修带来很大困难。国务院1955年2月11日决定,全国五个大军区(东北、华北、西北、西南、华东军区),改划为十二个军区(沈阳、北京、内蒙古、兰州、新疆、成都、西藏、昆明、福州、广州、南京、济南军区),在各大区改划以前,西北军区后勤运输部共有六个汽车团,汽车两千零八十九辆。缩编为兰州军区后,到1959年汽车部队做了大的调整,汽车五团调北京;汽车一团、三十五团、七十六团划归总后青藏办事处领导;并从西北军区其它汽车团抽出九个运输连,带汽车六百辆拨交新疆地方国营运输公司。

在平叛后期有汽车三团、九团,军区汽车团只有三个汽车团有汽车一千四百零八十九辆,加各野战师汽车四百三十八辆,雇用地方汽车一百六十三辆,参加平叛作战的运输汽车两千零九十辆(司机助手五千三百八十人)。组织民间运力参加青藏平叛有牦牛四万六千余头,骆驼两千九百峰,牧民工四千一百余人。他们在青藏平叛作战运输中也起了极其重要的作用,做出了巨大贡献。据说,到2000年初,兰州军区联勤运输部只有汽车九团为值班汽车团,其余都已撤销,各省军区、军、师有其自己的汽车营、连为本单位运输服务。

六、不畏艰险

1962年,外国军队公然向我边境东段的领土推进,并开枪打死打伤了我边防人员,制造流血事件。我国政府多次抗议和警告对方无效,反而向我发起大规模进攻。我边防部队在忍无可忍的情况下,被迫自卫反击。我方提出停止边境冲突,建议和谈解决边境问题。该国政府当天予以拒绝,并调集重兵继续向我边境东西段发起猛烈进攻,侵占我国领土。我军于当年10月在西山口、帮边拉、瓦弄地区先后击溃各路进犯的敌军,拔除其据点,一直追到传统习惯线附近,我军歼灭敌军大部,毙伤和俘虏敌军官兵八千七百余人,年年底我国政府宣布主动停火。12月1日起,开始全线后撤到1959年双方实际控制线中国一侧的二十公里以内地区。停战后,我国政府主动将缴获的武器弹药等军用物资全部交还对方,释放和遣返了全部俘虏的军事人员。此次作战,兰州、新疆两军区肩负着繁重的支援前线作战的军事运输任务。兰州军区步兵第五十五师参加了东段西山口战斗,上述作战地区,是平均海拔五千公尺以上的荒漠地带,真是无人烟无牛羊无道路,确是“天上无飞鸟,地上不长草”的地区,参战部队的物资供应都依靠后方远程运输来保障。因此运输任务十分繁重紧张,随着作战部队的展开,运输任务十分紧迫、艰巨、复杂。

1. 运送作战物资到拉萨

上级指派由汽车九团一个运输连向拉萨前运作战所需粮食物品和军械弹药,俗话说:“兵马未动粮草先行。”团里确定黎运兵同志带汽车一连装运粮食、食品、枪弹,经过短暂的积极准备,组织车

辆,思想动员,对注意事项,特别是安全措施,要落实到司机助手、车勤人员的头上。从青海省西宁大堡子装车出发,经倒淌河、茶卡、诺木洪、格尔木、不冻泉、温泉、黑河等十六个兵站,并越过海拔五千两百公尺的昆仑山,海拔五千零五十公尺的唐古拉山,向拉萨前方艰难地运送物资。行程相当艰苦,气候严寒、山大坡陡、空气稀薄,一般在摄氏零下三十至四十度,有同志开玩笑说,过唐古拉山要带一根小木棒,以便在撒尿时,手持木棒一边尿一边打着尿线,否则,会将生殖器连着尿线冻成一根“细小”的冰棍……这话当然是玄乎啦!不过尿落地即冻成冰层,这是真真实实的事啊!劳累一天连续行车十六七个小时才能到达兵站,通常都在夜晚十一二点钟才能吃饭睡觉。十分艰苦,因没有时间生火炉,只有在冻房间睡觉,每个人穿着棉衣棉裤盖着棉被皮大衣,戴着皮帽子,穿着大头皮棉鞋毛袜子,还冻得难以睡眠,蜷曲着双腿,当一夜“团长”,才懵懵懂懂似睡非睡四五个小时。第二天5时左右起床吃饭赶路,差不多天天如此,驾驶员十分疲劳。为防止发生事故,每个班有一两个预备驾驶员,替换疲劳的司机轮流在驾驶室的“温床上睡一会”,以利恢复体力。经过十五天的艰难行车,行使二千一百公里,将军用物资运送到西藏首府拉萨。将物资交给边境作战的有关单位,在拉萨稍休息两天整修车辆,同时车勤人员参观了世界屋脊上闻名于世的、雄伟的拉萨光辉历史建筑——布达拉宫。第三天清晨运输车队从拉萨启程,经往返三十一天,顺利完成了边境作战的军用物资运输任务。

2. 运送部队到西北边境西山口

为承运作战部队作好充分准备。一是组织车队确定人员。带队领导是团参谋长和政治处主任,组织运输车队从各连抽调车况好的一百六十二辆汽车,每车配两名驾驶员,计车勤人员三百四十四人,编为四个分队,这样便于行车和领导;二是思想动员,加强教育。对参战车勤人员进行大小会动员,并反复进行教育,提高思想和政治觉悟。特别对驾驶员选择更为严格,要求思想好,政治合格,技术熟练,作风过硬,吃苦肯干的新老驾驶员;三是物资器材的准备。特别是易耗汽车零部件,充分考虑好需要,尽量带足易耗材料,

对汽车防寒套、防滑链条,必须按车配齐,个人防寒衣物都应带全;四是最关键最重要的,抓好安全行车教育。执行边境作战运输,最核心的是确保安全行车,这是全部工作的根本所在。万万不可粗心大意,尤其这次是昼夜连续行车,异常劳累艰苦,所以需要有充分的思想准备。要有具体的确保安全措施,要发扬艰苦奋斗,连续作战的精神,要有耐劲、忍劲,从思想上战胜一切困难。在夜间行驶一定要坚持行驶四十至五十公里,停车执行双检查(即车辆检查、思想检查)。方向系统、制动系统有无故障,如发现立即排除,绝对保障行车安全;有无麻痹思想苗头和不安全的因素,提醒每个驾驶员注意,有妨碍安全行车的苗头,一定要及时发现,当即解决确保安全。车队遇到涉水过河、沼泽翻浆难行地段,各车队连排干部,必须下车指挥,待一辆一辆安全通过,才能继续上路行驶,以确保行车安全,万无一失。

1962年秋,兰州军区后勤运输部奉上级命令,从军区汽车团,调派汽车一百八十六辆及青藏办事处调运输汽车四十六辆配属步兵五十五师,加之地方汽车二百三十五辆和部队自有汽车一百三十六辆,总共六百零三辆汽车,投入边境作战运输保障。此次作战,步兵第五十五师担任西北边境东段西山口地区自卫作战任务,该师从青海省西宁出发,由汽车九团、军区汽车团及青藏办事处部分车辆承运,经西宁、日月山、倒淌河、茶卡、香日德、格尔木、赤石台、温泉、五道梁、沱沱河、拉萨等十六个兵站,沿青藏公路途经海拔四千至五千六百公尺以上的昆仑山、唐古拉山、喜马拉雅山,跨越雅鲁藏布江,到达西藏的邦山口和达旺等作战地域。青藏公路和邦达支线,这条公路长约两千七百公里,途经高山雪岭、气候严寒、道路崎岖难行,为保障作战运输任务完成,兰州军区参战汽车部队接到命令后,要求执勤的车辆和车勤人员紧急集中到指定集结地点,做好一切准备,达到临战状态的要求,随时待命出发。汽车九团车队已作了充分准备,根据战斗部队的要求,组织车队,做出行车计划,使车辆技术状况完好,驾驶人员要技术过硬,组织纪律性强,服从命令听指挥。对全体指战员提出乘车须知和注意事项,保持旺盛的战斗意志,以确保行车的安全。且留有一定的机动车辆(一般按百分之七),以备急用,保证所有部队都能按时到达指定位置。行军部

队编组要与部队战斗任务相结合,按投入作战序列进行,以便下车后能及时投入战斗。乘车部队要求,一个步兵营六至七百人,配三十至四十辆汽车编为一个梯队,这样既便于行动,也利于指挥,方便沿途食宿。有的步兵团以整团编为一个梯队,看来集中便于指挥,行动统一,实际一个团配备汽车一百二十余辆,运载三千六百多指战员,人多车多,食宿困难,给部队带来许多不便,直接影响到部队的战斗力。吃冷饭无水喝,到站汽车加油需三个多小时,加之行车速度慢,首尾车相隔竟达六至八小时。看来,这样编队行车是不适合摩托化行军的。

尽管行车中遇到这样那样的困难,参战汽车连队提出“时间就是胜利”的口号,他们冒着凛冽的寒风,大雪纷飞的恶劣气候,经汽车部队车勤人员艰苦努力、英勇奋斗,在战斗部队的积极配合下,经过九昼夜艰苦连续行车,平均每天行驶二百五十至三百公里的速度,按上级要求准时将五千一百一十五名指战员和作战物资两千一百一十二吨完整无损、安全圆满运达作战地域。受到作战部队领导机关的好评。与此同时,汽车九团的车队,因有紧急任务,他们还未获得喘息的机会,指挥部就让他们立即返回拉萨,拉运三十门大炮。当时,他们是有顾虑的,一路困乏,车辆也未恢复完好技术状态,加之,气候严寒路难行,但一想到部队打仗需要大炮,二话没说,立即爽快地接受了任务,一边加快整修保养车辆,一边马上组织了三十名以共产党员和技术骨干为主的突击队,有的驾驶员因海拔高缺氧,感到身体不适,还是连夜出发了,在突击队长高文选(连长)的带领下,一马当先,亲自驾车在车队前开道探路,有一段路司机称之为“玻璃涂油路”似的冰雪狭窄道路,全部是单行道的简易急造公路,特别是牵引大炮的车辆,行使相当危险艰难,好容易车队过了玻璃油路,当车队要过当地的格金湖路段时,敏感机灵的高文选队长,立即停车召集各班班长去勘察路况,一看这路段约四公里长,一边是悬崖峭壁,一边是几十丈的深沟,真怕人,特别是有一小段路,看来只能一个后轮的单胎通过,更是玄乎!眼都不敢往下看。看完路回到车队,高队长召集全队驾驶员开会,将线路情况说了一遍,并提出严格的要求:一是心要细胆要大;二是利用自己的熟练驾驶技术慢慢通过;三是思想集中方向盘一定要正要准,

眼睛盯着车前方,踩油门要慢匀稳当,绝对禁止急躁心理。高队长讲完,自己先驾第一辆车上路,其后一辆跟着一辆,保持车距十至十五米,以防有情况有时间处置,开始还顺利当行至路段最窄处,约有四米长,左后车轮压在磨损的十公分深的小沟里,比较稳妥,可是右后轮有一只单胎腾空而过,这是最危险的一段路,高队长细心地开过去了,第一辆车停在路旁,他又过来指挥后面的车过险路段,一辆接一辆安全地过去了,当轮到三十四号小丁开的车,刚进到险路的一段,老高在路边快速将两手交叉举起,这是停车的信号,司机都知道,小丁一看,迅速而慢慢地将手刹一拉,车即停驶下来,原来是老高看到小丁的前右轮胎偏离了一点儿,这实在是太危险了,因为车的前右轮边就是几十米的深沟,如果车再向前移动一点点、一丝丝就会发生车毁人亡,粉身碎骨的险情,所以老高采取了紧急措施,让小丁急速慢慢停车。一瞬间,高文选队长不惜自己的一切,慢慢从引擎盖上从左边爬进驾驶室,让小丁移到副驾驶员座位,他利索地、谨慎地将车开了过去,大家都松了一口气,真是有惊无险啊!三十辆汽车,三十门大炮,三十颗跳动的心,通过了死神的考验。经过三天三夜的艰难连续行车,往返行驶近一千公里,把火炮提前运到了边境反击作战的最前线。还有兰州军区汽车团二连司机祁德明,任发录从拉萨往米卡山运送炮弹,道路沼泽翻浆、极端难行,途中陷车,需将拉运的物资卸下,待车设法推出泥坑后,再将军用物资装上车,如此反复两次,两人装卸炮弹十余吨,谈何容易?经他们艰难苦战两天一夜,只吃了两顿饭,终于将炮弹安全准时地运到前线,保证了作战部队的需要。这两次汽车部队的艰苦而安全的运输,受到作战指挥部的嘉奖。

汽车九团运输车队将步兵一六五团从青海省西宁江西沟直接运到西藏邦山口后,根据指挥部的命令立即组织车队返回拉萨执行紧急任务,该团领导登车上路,白天组织指挥,夜晚带领各车助手对所有车辆进行间断性地发动,以防冻裂水箱,让驾驶员得到妥善安稳休息,以利白天精力充沛地驾驶车辆,保证车队安全顺利地如期完成任务。有次途中运输受阻,无法将物资送达作战地域,运输车队协助组织部队、机关干部、车勤人员和民工,人背肩挑,以人工三千八百八十四人次,背运各种物资七十三吨,后送伤员一百九

十余名,送达作战指定地点,保障了作战部队的供应物资和后送工作。步兵五十五师师属修理所、汽车保养班、汽车材料库,对沿途车辆技术保障、材料供应起了重要作用。同时,在作战中缴获汽油六吨,附油四点五吨,对战区汽车供油起了一定的保障作用。

这次西北边境反击作战从战斗打响到主动停火撤军,只用了十八天的时间。到当年12月底步兵五十五师安全返回原驻防所在地。西北边境反击战,我全歼敌军八千四百余人。在作战区域总共六十五天,往返行驶五千四百余公里,作战的特点是速战速决。将俘虏人员、缴获枪支弹药、军用物资全部交还对方。有意思的是通过国际“红十字”通知对方政府,到我国边境区域将遣返被俘人员、枪支军用物资领回,并在清单上敌方官员签了字。尔后听说该国前总理因感羞耻而气死了。解放军战士说他们应该吸取这次的教训,以史借鉴。还有值得提到的一件事,步兵五十五师在西北边境作战中被军区命名为一级战斗英雄——龙国兴。在兰州军区范围内大力宣扬,当时,龙国兴是代理排长,带三个战士执行任务,不料他们四人误入敌炮兵阵地,乘机向敌阵地猛冲,又是冲锋枪又是手榴弹,打得敌人蒙头转向,也来不及向他们四人开炮,认为是大部队向他们冲来,这时,其炮兵指挥带队举手向他们投降。当看到的竟是带冲锋枪的四个兵,敌人傻眼了,然而后悔晚也,自己已经当了俘虏。就这样一个排长三个兵夺取了敌军的炮兵阵地,四个人打了一次漂亮的歼灭战。

西北边境作战结束后,1963年春,中央派边防慰问团,在青海西宁、甘肃兰州对参加西北边境作战部队进行了热烈亲切的慰问,汽车九团参战的运输部队车勤人员也享受了这个荣誉,参加了大会小会的慰问并领取了慰问品,记得有水笔、慰问手册、茶缸、毛巾各一件,其中毛巾上右边写着“赠给英勇保卫边疆的边防部队”;中间写着“不愧为伟大的人民,不愧为伟大的军队”,落款是“中央边防慰问团”。(见图6)这是对人民子弟兵的鼓舞和

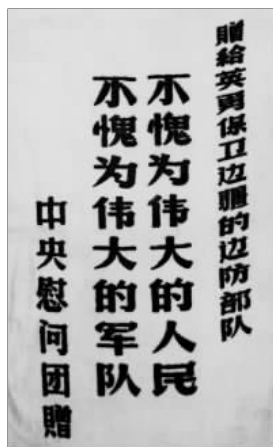


图6 黎运兵同志参加边境作战运输获得的慰问毛巾。

鞭策,永远激励着每一个革命战士。这条毛巾黎运兵同志一直舍不得使用,崭新地保存至今。还清楚地记得 1965 年 3 月 29 日,邓小平总书记率领宋任穷书记、杨值林书记以及王昭第二书记等到青海省视察时,在西宁市亲切接见了青海省党政及驻军县团以上领导干部并集体合影,遗憾的是没有洗印一张留作纪念。

七、从大东北到大西北

汽九团从 1950 年初于东北安东地区组建。从各地调拨干部战士，配齐了团领导班子，通过集训编为中国人民志愿军汽车第九团，于 1950 年年底赴朝，同朝鲜人民军并肩战斗。汽九团驻扎在朝鲜瑞兴群连溆洞，属中国人民志愿军后勤司令部直属分部领导，执行艰苦的作战运输任务，直到 1958 年 4 月从朝鲜撤回祖国。当时，团长戴绍辉、政委王景周，兰州军区领导机关在军区大礼堂召开热情洋溢的欢迎汽九团全体官兵大会。接着，参加青藏高原平叛作战运输任务，归兰州军区后勤部直接领导，其序列为中国人民解放军汽车第九团，同时，对团领导作了个别调整，韩创业任汽九团团长，政委仍是王景周，不久，进驻青海省西宁市大教场。其任务是平息青南、海西等地反革命武装叛乱，最主要的是 1959 年 3 月青海各地及西藏全境的叛乱。为了平息叛乱，解放军总参谋部调集步兵第六十一师、五十五师、十一师，骑兵第一师和内蒙古的骑兵第十三团、十四团，共计六万余武装兵力投入平叛作战，随之，上级先后调入汽车第一团、汽车三团、汽车五团、汽车九团、汽车三十五团、汽车七十六团共六个汽车团，战斗在青海辽阔高原，由于运输线长、点多、分散，气候严寒、空气稀薄、人烟稀少、经济落后、交通极其不便，山大路窄、坡陡弯急、翻浆沼泽、雪大冰厚，给部队物资运输带来巨大困难。当时，有载重汽车两千六百九十辆，后缩减到两千四百一十辆。青藏高原汽车兵保障平叛作战部队的军需、弹药、粮食的供应。汽九团上世纪 50 年代战斗在青藏高原平叛作战运输第一线，时间最早，年代最长的同志记得的先后有：王景周、戴绍辉、王仲仁、何志刚、李云忠、南陵瑞、郭福海、张汉兴、秦民生、孟超月、郭

志荣、刘胜、刘逢锁、王迎之、李家玥、衡昌文、于和、谷茂大、焦乃千、尚庆宜、王者佐、晏贤士、马清俊、王文田、王孝先、古增埔、徐则一、孙延庆、钱振英、宋伯川、杨炳发、黎运兵、梁汾彦、王顺才、刘秋波、李吉太、陈发文、袁发乾、李桐、付传安、奉时可、王祖垣、包国良、牛希增、周国礼、赖传廉、孔宪英、马玉金、张世亮、索九忠、宋惠恩、闫崇国、苏世昌、张洪才、周卫先、王景玉、张财东、李东奎、高文选、杨季琛、张跃文、李节用、楚玉卿、王公燕、李海平、黄发正、曹光忠、胡春彬、曲继田、王德昌、齐玉美、曲孔、吴国文、王德昌、吴洪林、江甲智、药如林、李兴隆等同志(这仅仅是部分同志,不少同志已记不起名字,如遗漏的话请予谅解)。这些同志在青藏草原三、五年、十年、二十年,甚至三十年、四十年,个别同志是五十年,一些同志还在西北高原退休、离休、开花结果、扎根于大西北。还有些同志50年代后期就到甘肃酒泉戈壁滩地区执行国防建设运输任务,紧接着根据国防建设的需要,又进入新疆的乌鲁木齐,南疆叶城工作。他们有南陵瑞、于和、王公燕、周卫先、周国礼、王孝先、张耀文等同志。他们1958年3月从遥远的大东北美丽的哈尔滨万里迢迢(从哈尔滨至新疆叶城粗略为一万一千六百余里)到大西北高原边陲叶城,编入新疆军区后勤部所属汽车第二十九团序列至今(2007年),近半个世纪,五十年啊!至现在不少同志,仍在新疆叶城地区工作,为边疆国防经济建设作出了巨大贡献,真正是大西北运输线上可歌可赞可爱的老汽车兵啊!1959年先后,从机关、部队、军校分配来一些干部,有韩创业、张汉兴、陈岷、李申年、李福元、肖俊岳、郭志荣、张世亮、黎运兵、金俊城、王公燕、李海平、岳如林、黄如、黄发正、李兴隆、李吉太、楚玉卿,充实汽九团各级领导班子和机关干部。直到1963年青藏高原平叛结束,其他汽车团先后调走,执行别的运输任务,唯汽九团继续留在青海西宁保障青海高原部队供应的需求,主要是玉树、果洛地区的运输保障。汽九团在青藏平叛,大西北国防经济建设中,广大指战员和其他汽车部队一样作出了重要贡献。近五十年来一直战斗在这里。它有一段曲折的斗争过程。

汽九团由于在50年代中期部队处于紧张的“抗美援朝”作战运输,回国后未进行有效的整训即投入繁重的青藏高原平叛作战运输,部队得不到适当休整和思想整顿,加之,团领导班子不健全,

缺乏强有力的领导,因而部队思想作风松散,人员不够稳定,团长刚调走,没有副政委,两个副团长工作不够安心,没有参谋长,副参谋长主持工作,工作不积极,思想也不安定,政治处主任犯了严重错误被免职。据此上级党委先后派军区后勤副政委兼政治部主任,帮助团党委进行整顿,又充实调整了团领导班子,原团长调走,调来新政委,原政委改作团长,从此,部队逐步走上正轨,干部精神面貌有了新的起色,加强了部队思想政治工作,健全了制度,加强了行政管理。团领导、机关干部深入连队上路执勤,同时,加强了基层领导力量。黎运兵在副团长组织领导下,由西宁出发经恰卜恰、日月山、倒淌河、温泉、黄河沿、清水河各兵站,经五天行程七百五十公里,带队到青海高原玉树藏族自治州执勤,玉树军分区后勤部张部长请汽九团副团长张汉兴他们吃中午饭,吃的是野生动物狍子肉饺子,黎运兵吃了不少,真是香味独特,都是第一次吃狍子肉饺子,一边说、一边吃、一边笑,吃得很香很饱,人人高兴,个个欢乐,张汉兴副团长也说:好吃、好吃,真有新鲜味哇!张部长说,感谢部队领导同志啦!感谢汽车部队官兵的辛勤劳动。第二天从玉树返回西宁,路经巴颜喀拉山,山大坡陡,行使几十公里才到山底,在青海黄河沿兵站住宿。另外离玉树州二十五公里处,有条河叫“通天河”,是黄河、长江的汇合处,在这里藏民称——通天河。在不远的下游叉开两条支流,就是有名的一条叫黄河,一条叫长江,闻名于世。有意思的是在青海日月山下,青海湖的湖畔,有一条不大的河流叫“倒淌河”,青藏公路横穿而过,奇怪的是它不是向东南方向顺流而下,而是逆行朝西北方向流去,故此得名——倒淌河。也是“环青海湖国际自行车赛”的场地,靠它的左侧是一片大草原,藏民称江西沟,它宽阔而平坦,气候温和,无霜期短,适合种植青稞、油菜,青稞是青海高原的特产,低脂肪、低糖,非常适合糖尿病患者食用,是高原的宝产,是稀有农作物,很适宜寒冷地区种植,像广东沿海、四川热带地区根本不能种植,只有青海一带宜生长。为此,汽车九团在青海湖的江西沟,经地方政府同意,开垦荒地一千余亩种植青稞、油菜籽,办起了农场,以补助困难时期粮食、油料的不足,解决了部队不少的实际困难。到1970年国家经济好转后,汽车九团根据上级的指示,将农牧场无偿地全部交给地方政府,由农牧民种

植。

黎运兵 1959 年从军校毕业与张汉兴、郭志荣、张世亮前后分配在汽车九团工作。那时甘肃、青海、西藏、新疆一些地区国民党残余匪徒和少数民族中的反动头人，纠集在一起进行了反革命武装叛乱，汽车九团参加平息叛乱，所以，当时急需干部，不管是学什么专业的，他们几个干部都到该团任职。那时，使用干部有条原则：根据需要分派干部，哪里需要就到哪里去。这话本身并不错，实际执行中造成人才的浪费，国家钱财的浪费，据说军校三年培养一个后勤专业基层干部，包括军校建设费、行政开支费、专业人员费用及其他学杂费，培养一个学员三年平均约需人民币（按 1950 年币值计）一万两千余元，按此培养一个学员等于一个普通干部每月每人工资按四十元计算就是二十五年的工资，按当时的粮价，一袋白面九元，可买一千二百五十袋面粉，按农民一个人一年吃十二袋，就可吃一百零四年，全家五口人可吃二十年还吃不完。国家花这么大的代价培养出一个技术干部，学上三年，结果毕业后所学非所用，不就白白浪费了国家的资产吗？有个学员是油料专业系毕业后却分配在团后勤处搞后勤工作，搞的是吃喝拉撒住，油盐酱醋茶；有个学员开始编在军校运输系学运输专业，后根据部队发展需要，在运输系设了道路桥梁专业，将运输系改为车管道路系，分设车管班和道路班，将没搞过车管工作的学员，分编在道路班，这个班的学员学了两年专业，即将毕业的前夜，又按部队建制的变更，取消了道路机构的设置，从而将道路专业归并营房部门管辖。就因这个原因，又将道路班的学员，延期了四个月毕业，学营房专业和管理，不少学员想不通，四个月能学什么呢？土木建筑是一门复杂的科学，而有的教员同志还说：“你们是内行中的外行，外行中的内行。”现在看来真是有些可笑，学四个月就成了内行？不值得一驳。有几个同学毕业后分配在汽车团搞运输工作。需要的知识没有学，而不需要的学了整整两年。搞运输工作还属专业，可是不久为了“工作需要”，又让学道路专业的一个同志，又从运输专业中改行搞了政治工作，他彻底改行了，该同志有看法没办法，只有服从组织，“服从命令是军人的天职。”因为军人在战场上作战，绝对服从命令，绝没有个人的自由，这可以说在军队中是一条真理，让你冲锋，决不

能后退,明知去死,绝对执行,凡是当过兵的人都知道,不然就不成为军队,就没有战斗力,就成了一盘散沙。而所学非所用,不能发挥个人的主观能动性,给国家造成人力物力的巨大浪费。该同志学了三年道路专业,是大学本科毕业,学的还不错,二十年干的是政治工作,把专业知识都丢了,在干部评技术职称时,不能参加技术职称评比,因为他干的不是专业技术工作,学的是专业知识,所以,他不能评技术职称,后来经过个人“争取”,党组织考虑这个同志的具体情况,从照顾角度给评了个高级经济师。评高级工程师根本没有可能了。

黎运兵同志经过这些年的锻炼,在汽车部队学到了一些运输上的实际专业知识,特别是从解放战争时期,人挑肩背、牛马驮骡、胶轮马车、木船河运,在晋绥边区行署粮食局、筹集运输粮食,在兴县、保德、临县的冯家川、黑峪口、军渡、碛口、三交的黄河渡口和梁德珍、尹富有、高崇普、赵津满、车升平等在汾孝战役、晋西南、绥包战役及陕西神木县高家堡战斗中赶毛驴驮骡,押运船只运送筹措粮食工作,以保障一线部队的供应。特别是小木船在黄河里运粮,是相当危险艰苦的,记得1947年秋,在临县碛口的“迷魂峡”运粮,这个峡十分惊险!大都是大块大块的石头不规则地横堆在河中,日久年长形成了碛口的“迷魂峡”,由于洪水冲击,河峡是经常变化的,根据水势冲击的变化河床也变化,行船时一次和一次不一样,真是一会河东、一会河西,河道千变万化,船到这里,全凭老艄(舵手)的经验,识别水性,东转西拐,水手们(艄公)根据老艄的指令全力划船,摆动船的方向,而船上装的是两万斤左右的粮食,一只木船每边通常是六个水手,两边共十二个水手,每边有三个木橹桨,全靠它划水转动船的方向,从乱石缝中穿行,该快则快,该慢则慢,有时力大,有时力小,否则,轻则船身搁浅沙滩,重则船毁人亡,死不见尸。1948年秋黎运兵与李栓林等几个同志从保德装粮押运几只船沿黄河直流而下,当船到临县碛口过“迷魂峡”时,正当黄河发洪水,水流急、浪高,加之,老艄对水线看得不准,艄公们也用力不当,陡然将粮船撞在礁石上,当即船散粮沉,船工们都会游泳安然无恙,粮食局小侯,是山西兴县黑峪口人(名字忘了),雅号叫“小猴子”,随船押运,因他不会水,当即被黄河洪水吞没了,几只木船到

下游找了五六天,也未见人,小侯成为光荣的革命烈士。小侯只有十七岁,人相当精干,忠诚实在,思想进步、积极肯干、团结同志,大家失去了一位很好的革命伙伴。这样的事时有发生,为了人民解放战争的胜利,他们做出了牺牲和重要贡献。那种落后的运输工具,延续到解放战争的结束,现代汽车、轮船,在晋绥边区根本没有见过,就是胶轮马车也是少见的,大量的靠人扛肩挑、毛驴驮骡、木轮推车。这些简陋的运输工具,在解放战争中起了重要作用,为革命做出了重要贡献,可以说晋绥边区解放战争的胜利是靠人民群众的骡马驮出来的。

随着全国战略大反攻,西北野战军节节胜利,向大西北勇猛进军。1949年第一野战军开始了春季大反攻,先后解放了西安、兰州、西宁、银川,紧接着解放了新疆省会迪化(现乌鲁木齐市),至此西北全境得到解放,进入经济建设时期,汽车九团主要担负着青藏运输线和边境作战的军用物资、人员的运输,还有特种运输如测绘无图区运输、酒泉国防施工建设运输及支援地方建设和抢险救灾运输等等。最主要,大量的1959年发生的青海、西藏的反革命武装叛乱,投入较多的兵力和汽车运输部队,长达四年之久,汽车九团从头至尾执行平叛作战运输任务。平息叛乱后,从1963年仍执行西宁至玉树,西宁至果洛驻军的军用物资运输,最艰难的是青海昂欠、结扎、曲麻莱、乌图美仁、黄南的觉悟山。陕西汉中抢运粮食至青海西宁救助灾民运输,还有汽车司机夜间闭灯驾驶训练、野营拉练训练,团“五七农场”及社会主义教育运动、“三支两军”等工作。该团从1958年3月至2006年12月一直战斗在西北高原,这一驻扎就是半个世纪,就是四十八年又八个月,人一生中有几个四十八年啊!汽车九团的官兵,一茬接一茬,特别是老汽车兵,将美丽光辉的青春都贡献给青藏高原各族人民,当然,党和青藏高原人民永远不会忘记青藏高原汽车兵啊!汽车九团先后有多少人当过汽车兵,几千、几万、十几万谁也说不清、记不清;有多少官兵牺牲在青藏高原上,据回忆至少在三十五人以上。据说汽九团现在是兰州军区的值班汽车团(其他汽车团都已缩编或撤销),现仍在青海省大堡子驻扎,有的连队在甘肃武山驻扎。他们仍在为国防建设为青藏高原的各族人民辛勤劳动着。

八、运输中的交通事故

汽车公路运输是平叛作战运输的主力军,是军队作战的“生命线”。从有军队以来,就离不开交通运输。它是部队作战的胜利线,汽车部队是特殊兵种之一,是军事运输专业化的主要运力,当然,公路运输除汽车团,还有辎重团,胶轮马车,牛马、驴骡、骆驼驮运;人力运输——肩挑人背,以及东北边疆的狗拉雪橇、西藏阿里地区的绵羊驮运,古老的木船河运,手推车。更有现代化的铁路运输、轮船航运、飞机空运。综合这些运力,最适宜的是联合运输,它是最科学最经济最便当的合理运输。可以说单一的运输工具难以形成运力,如轮船、火车、飞机,没有其他的运输工具的配合,就难以形成运输链。反之,单靠汽车、马车、马驴人畜运输,就更形不成现代化的强力运输,就永远处于落后的运输状态,促进不了生产力的发展。就交通运输事故,据专家研究说,汽车运输是各种运输工具中行车事故(指翻车、撞车、伤亡等)最多。这是客观存在的,问题在于能否将汽车行车事故减少到最低呢?从社会舆论和车勤人员的观点大概有两种:一是汽车行车事故难免论(常在河边走哪有不湿鞋);一是杜绝汽车行车事故论。这两种说法都是绝对化了。一切事物都是相对的,没有绝对的。譬如党对军队的绝对领导,在阶级存在的社会绝对是正确的。一旦阶级消亡、政党消亡、军队消亡,“绝对领导”自然不存在了,所以说都是相对的,有同志认为汽车的行车事故也是如此,只要公路汽车运输存在,汽车的行车事故就会有,就会存在,它不以人的意志而定。说不让出事故,就没有事故了,这是不客观的想法。而正确的认识应该是:就总体讲,把汽车行车事故减少到最低是可能的,也是能做到的。杜绝行车事故,在大

范围内,在长年行车的各种环境条件下,高科技尚未发展到能使汽车行车不出事故。就目前还没有一个省、一个省军区、一个步兵军、一个汽车集团,在一年中没有不发生事故的先例。就汽车公路出现近一百三十多年来,根据记载也没有哪一省,哪一大汽车群体,在一年中没有不发生汽车行车事故的先例,就在近些年一个省、一个省军区、一个地区,甚至一个汽车集团,一个大汽车运输公司,在一年汽车行车中没有不发生事故的传说和记载。当然,一个县的汽车运输公司,一个汽车连、一个单位的汽车队,在一年中没有发生汽车行车事故是有记载的。这足以说明在大的范围,大汽车集团,在一年汽车行车中没有汽车行车事故是不可能的。可是,在任何省区,任何汽车集团,只要工作做到家,规章制度落实好,思想工作到位,将汽车行车事故减少到最低(指行车事故逐渐减少),是完全可以做到的,也是能够实现的,这与杜绝事故论和事故难免论是不同的两种概念。根据兰州军区后勤运输部提供资料显示:汽车九团1959年参加青藏平叛作战运输中,由于加强了对车勤人员的平叛形势教育,提高了思想觉悟,抓住运输空隙挤时间进行车辆的技术维修保养,分件定程保养,以车辆的制动、方向、电器、燃料系统为重点的小整顿,促进了保养制度的落实,从而提高了车辆的出勤率和技术完好系数,确保了车辆安全行车,该团通过整顿,车辆行车事故逐年下降,1959年共发生汽车行车事故一百四十二起,至1961年底降为三十八起,下降率为三点八倍,事故间隔里程,由八点七万公里提高到二十一万公里。事实证明,只要工作做深做细,汽车行车事故就可减少。又如山西省汾阳县第一汽车运输公司1961年连续发生车祸两起,死三人伤二人,经过地、县交通部门派工作组整顿后连续两年没有发生汽车行车事故。实践又一次证明不仅汽车行车事故可以减少,而且工作做得更好。在一定条件下,在一个汽车队、汽车连、小公司,在大范围内(集团)可以将行车事故减少到最低。真如有的老司机说:“我们干这一行,辛辛苦苦一辈子,提心吊胆一辈子,省心不安全,安全不省心。”这话说得多好啊!

根据快速行车的汽车特点,在下列情况下,容易发生事故:一是雨雪天,特别是冰雪道路;二是险路险桥、路况不良地段、车多人多拥挤路段;三是车辆保养不良、机件损坏,特别是制动方向关键

部位失灵；四是超速行驶，在限速区内该快没快，该慢没慢；五是混合公路行车，增加了发生事故的可能性，特别是行人、自行车、马车等；六是人为事故（酒后驾车、无照驾车、疲劳驾车、开英雄车等）；七是违章行车。这是造成行车事故的主要原因，是事故原因中的主要方面；八是堵车、会车、尾随行车时容易发生碰挂撞车，所以必须按规章制度行车。主要提出这八个方面，当然，领导强制司机开快车，调度人员及个别领导派车时机不当，以及实习驾驶员，实习期满后，在一定时间内疏忽大意，满足现状造成事故等等，这里不一一讲叙。主要说一下行车中快与慢的问题。汽车是现代化的交通工具，其特点与牛马车相比要快得多，对推动生产力的发展起了重要作用。但是人们对汽车的快，给予不科学、不公平的评述，如对汽车行车事故，基本归结为汽车“快”的过错，典型的是“汽车十次肇事九次快”的结论。汽车快速行驶是肇事的罪魁祸首。黎运兵从小的印象也是汽车的快是肇事的首因，慢慢长大尤其自己从事几十年交通运输工作，觉着非也。

汽车的快速行驶，正是它最大的特点，至于汽车肇事，首要是人的因素，当然，与汽车的快速行驶是有关的，然而“汽车十次肇事九次快”的结论，实在是不科学的，有分析简单的嫌疑。黎运兵认为，要说快应该指超速行驶才叫快，如果没有超速（如高速路上限一般是一百一十公里/每小时），在这个范围内行使出了事故，就不能定为事故原因是因车速快而出了事故，应该考虑真正的事故原因是什么，他认为，总的应实事求是，具体事故具体分析，不能一出行车事故就是车速快，这是不公正、不科学的。如果正常情况行车，不超速行驶，出了行车事故，就不能定性原因为车速快。应该考虑是违章行驶？还是思想麻痹？无驾驶证开车？疲劳驾驶等等，应做出正确的判断和结论，才能真正接受教训，以利教育驾驶员。往往出行车事故是在限速规定内，该快不快，该慢不慢的缘故，所以正确的应该是“该快则快，该慢则慢”，问题往往出在不该快的时候，而开得快了，该慢的时候，没有慢下来。总的说制造汽车的出发点就在于“快”，如果汽车还是像牛车马车那样慢，就不成为汽车了，那么，他就失去本身的价值了。要求汽车行驶中永远不出事故，在目前的条件下确实做不到，但是事故“难避论”却是错误的。事实是

一个汽车队,一个汽车公司,一个汽车连,甚至一个汽车团,一年两年甚至几年不出汽车行车事故是客观存在的。有些老驾驶员几年、几十年,一辈子都没有发生过事故,这足以说明汽车行车事故,在一定范围内,一定条件下是完全可以避免的,是能够不出行车事故的。所以说,将汽车行车事故减少到最低限度,是完全能够做到的。

道路交通运输工作是艰难困苦的。汽车行车事故,特别是汽车行车伤亡事故,是运输、车管、交警部门各级领导最主要、最突出的第一要务。一个汽车驾驶员从清晨一早,别人还在热被窝里睡得甜甜的,自己已起床,在大冷的天气里,特别是数九寒天要发动汽车(现在当然不需要了,汽车水箱里放“防冻液”),先将木炭点燃放在铁盆里,待火旺了后放在底盘下支起,将冷却的机油烤热,需时二十至三十分钟。这时司机先检查车辆的方向盘、制动器等要害部位,以确保安全,再往水箱里加水、加汽油、机油等,一切准备妥当后,机油已软化,可以发动汽车了。汽车发动以后,还要有一段时间预热,以利各机械部分的磨合,否则易损坏机件,影响发动机的动力。然后汽车慢慢行驶几百公尺,有利于各部位的磨合提高汽车发动机温度,更利于汽车行驶中的安全。就是夏天也是艰苦的,白天炎热,需晚上行车,所以汽车驾驶员是非常辛苦的,可以说日日如此,月月如此,年年如此,大半生为了生存,为了全家的生活不得不这样做。更重要的是为革命安全行车。“马达一响,提心吊胆。”司机本人是这样,全家人也是这样,只要汽车行驶在公路上,全身心用在驾驶车辆上,时时注意,处处小心,一分一秒丝毫不能大意,自己提心吊胆,家人也提心吊胆,孩子们也在提心吊胆,真是省心不安全,安全不省心,如果计划当天汽车应回家尚未回到家,那时家里的妻子焦急地盼自己的男人回来,孩子急切地等自己的爸爸回家,直到当天车停到家门口或单位停车场,全家人这才放心了,高兴了……

汽车部队道路运输安全问题,是各级领导首要抓的问题。团长、营长、连长以至排长、班长,安全问题是他们的第一任务或是第一要务。因为人是汽车行车中的决定因素,因而要抓好思想教育,将行车安全摆在第一位,人人抓安全,安全人人抓,形成群众性的共识。特别是政委、教导员、指导员首要抓行车中的安全教育思想工作,因为事关全局,如一个汽车连各项工作都做得好,如果当年

发生撞车翻车事故,特别是车祸(伤人死人),就说明这个连队的工作,不能说做得好,只能说工作不落实,在年终评估连队工作时就要受到一定影响,连队干部就要受到严厉批评,要总结教训,制定防止行车事故的措施,特别是发生车祸的连队和驾驶员,在年终绝不能评上“四好连队”和“五好战士”。对带队干部必须进行严肃处理,甚至给予行政处分。黎运兵记得1960年初团里发生两件事:

一是一个连队在1960年秋末冬初,青海平叛作战运输任务十分紧张繁重,当时有四个汽车团执行青海西藏平叛作战运输任务。其中有个汽车团某连冬季执行新兵运输任务,组成以老司机为主的三十余辆运输车从西宁乐家湾运新兵到青海玉树平叛指挥部参加平叛作战,车队由连长带队执行此趟任务,临行前作了充分准备工作,特别是思想动员、驾驶员组成、注意事项,提出了行车具体要求,最关键就是保障运兵任务的绝对安全。开始运行正常未出现任何问题,当第三天的巴彥喀拉山行至快到黄河沿兵站过一道冰坎时,问题就出现了,通常是在过冰坎前,停车后带队干部先去勘查一下情况,如需要坐车的新兵下车时,空车过河以确保行车安全,带队干部具体组织指挥过河,待一辆一辆车过去以后,再照常前进。可是这位连长仍坐在驾驶室看着司机自行过冰坎,开始顺利过去几辆汽车,他更得意地坐在驾驶室闭目养神、心安自得,将行车安全甩在脑后,通常前面的汽车过河时,冰坎还坚硬些,过的车多了冰坎软化就有可能打滑陷车,果不其然,轮到十二号车过冰坎时,由于驾驶员思想麻痹,又有心理作用,加之技术操作不当,正当行驶到冰河中间,车轮打滑,他打方向过急,汽车侧翻在公路边沟里,幸好没有翻在公路下面,只见几个新兵甩出车厢,一个重伤、二个轻伤,已构成车祸,其余新兵和该车完好无损,没有造成更大的人员伤亡,是不幸中之大幸,善后工作处理后将伤员送进部队医院治疗,车队继续执行运兵任务。

完成任务后回到团部驻地正赶年终总结工作,该连长、排长参加团党委扩大会议,所有机关股长以上干部及各连连长、指导员参加会议,团党委书记主持会议,听取各连指导员汇报全年工作,接着,重点让某连连长汇报翻车伤人事故,详细讲发生事故的情况并作了极不深刻检查,“我是跟车干部,负有一定的责任……”话还未

讲完,团政委(党委书记)打断他的话批评说:“你是‘跟车的’什么话?你是连长带队干部,是车队主要负责干部,是事故的主要责任人,你对事故必须负责,一定要做出深刻检查。”讲完后,其他同志一个接一个继续发言,主要是批评连长,责任心不强,指挥不力,思想麻痹,过冰坎时没有严密组织,亲自指挥过河,而是顺其自然。由于驾驶员缺乏经验,技术操作不当,造成车滑侧翻伤人事故,当然是带队干部负主要责任,应进一步作深刻检查,吸取教训,力戒类似事故的再次发生。上午会议结束,政委宣布散会。下午继续开会,又有几个同志发言,认为连长检查不深刻,轻描淡写,出了事故推卸责任,自己是跟车干部,实在不像话,只负一定责任,你是车队主管,出了车祸,你不负主要责任,谁负主要责任呢?确实交不了账,应该作出更深刻的检查……接着,连长再次作检查:“领导和同志们对我的批评帮助很好很对,我对这次车祸作为带队干部连长应负完全责任,自己做了错事说了错话,没有在过冰坎前停车亲自指挥,让乘车人员下来空车再过冰坎,这次事故是完全可以避免的,由于我思想麻痹,责任心不强,造成人员伤害财产受到损失,完全是失职行为,我要决心汲取教训,总结提高自己的思想认识,杜绝事故的再次发生,将功赎罪为人民立新功。”最后,政委对会议作了总结讲话:这次会议开得很好,有批评,有表扬;有经验,有教训;有建议,有措施。开了一个团结的会,批评的会,发扬成绩以利再战。该连长作了较深刻的检查,大家对他进行了批评帮助,达到了惩前毖后,治病救人,教育的目的。我们都应汲取教训,努力改进工作,杜绝车祸的再发生,将事故减少到最低……

二是连队干部鲁莽对待战士。那一年汽车团一个连队,副指导员发生这样一件事:当年夏季的一天,早上他去班里查铺,有个战士小朱仍睡在床上,副指导员到床前推他,而小朱仍未吭声,因为小朱这两天一方面闹情绪,一方面对连里干部有意见,加之,也有点病,所以,两天没有起床,也没有吃饭,班里的同志给他打得病号饭,他都不吃,副指导员对这一切他都不知道,而是火辣辣地扒开被子又推又拉让小朱起床,最后将他拉下了床,这时小朱又哭又闹又喊:“指导员打人啦。”有同志找来连长才解了围,副指导员也没趣地走了。而且连长将这情况报告了营长,说战士二天不吃不喝不

起床……营长听后让连长先回去。这问题本来是简单的一件事,问题主要出在副指导员身上,态度生硬粗鲁,方法不当,加之,没有调查研究凭空想象,处理问题,固然战士闹情绪是不对的,而副指导员对战士缺乏感情,埋怨战士思想落后,不尊重连队干部,不尊重领导,从而将问题复杂化,尖锐化,扩大了矛盾,造成干部战士的对立情绪。当天下午营长去了连队,向连干部了解了情况,并到班里向班长问了该战士的情况,认为这个战士当兵两年来,总的是不错的,曾被评为“五好战士”。近来,对班长、指导员有些意见,加之,身体有点不适,该战士主要是认识问题浮浅,思想固执,所以这两天借有病躺了两天,给做病号饭他也不吃,顶着牛、赌着气、窝着火,再加,干部对小朱也抱有成见,思想上帮助不够,所以,发生了那些事。营长弄清情况后,先去班里看了这个战士,进行了安慰,并让连里给做了病号饭,营长亲自端着病号饭放到战士的面前,这时,他自动起了床,不好意思地让营长坐下,营长说:“吃吧,饭凉了。过会到团卫生所看看病……”战士一边吃一边聊,看来很受感动,精神上也轻松了,营长看到火候到了,将副指导员请来,两人不知说了几句什么话,副指导员就到了这个战士的宿舍,问候小朱,“病好些了,吃饭了吧。”小朱接着说副指导员您坐,看来和好气氛很浓啊!稍停一会,副指导员坦率地向小朱说:“我错了向你道歉,多给我提意见!”小朱不好意思低着头羞愧地说:“不,副指导员是我不好,不该赌气。”营长接着说:“好啦,好啦!谁也不要说了,今后都好好工作吧!”副指导员主动和小朱握了手,小朱很高兴很感动,将营长、副指导员送出房门,这件事妥善地解决了……通过这两件事,黎运兵深有感触地说:工作做到家,没有解决不了的问题,道路行车事故也是不难解决的。

九、青藏高原汽车兵的生活

我党生在城市,战斗在农村。我军从南昌武装起义,一直战斗在山区,战斗在农村,井冈山、武夷山、峨眉山、太行山、吕梁山、中条山、五台山、衡山、大别山等等。从自然条件讲,山是我党我军的生命线、命根子;山是我党我军能够存在的基本条件;山是我军作战胜利的主要依托。至少是在井冈山,红军时期,抗日战争是这样的。当然,不论在山区还是农村,党政军离不开人民群众的支持,党群关系,军民关系,是鱼水关系,人民群众在党的领导下,不论什么时期、什么条件下人民群众是革命胜利的根本保证。不仅在山区依靠人民群众,就是在城市、在革命战争胜利以后,在社会主义建设的整个过程中,甚至到达共产主义,永远不能离开人民群众的支持。俗话说,得民心者得天下,失民心者失天下。如果脱离人民群众就有亡党亡国的危险,这是一条颠扑不破的永恒真理。山区农村一般是经济落后、交通滞后、人民贫穷、文化科学不发达。然而,山区农村迟早要变,越变越好,经济繁荣,交通四通八达,文化普及率提高,科学现代化、农业机械化,人民生活水平逐步提高,越来越富裕,芝麻开花节节高,这是山区农村人民群众发展的必然趋势,将和城镇全国各族人民并肩前进。党和军队是人民群众的坚强后盾,党群关系,军民关系永远是鱼水关系,是永久不会也不能变的,过去是,现在是,将来也是,只要中国共产党存在,党群关系,军民关系也就会永远存在。

青藏高原汽车兵的生活,比红军时期要好得多,但是根据汽车兵的特殊性、技术性、战斗性等特点,特别是青藏高原的自然地理特点,气候严寒、空气稀薄、人烟缺少、经济落后、山大沟深、道路难

行、地区辽阔、运输线长、高度分散,尤其是执行平叛作战的运输任务,是极端困难的,所以,汽车兵生活还是艰苦的,主要表现在:食、衣、住、行、学、运六个方面,具体叙述如下:

1. 食

古人云“民以食为天”。这是千真万确的,人人是要吃饭,个个离不开吃饭,只要是人,是活人,从一落地就开口吃妈妈的奶。人一生下来,不要人教,闭着眼睛含住奶头就吮着吃,饱了就睡,醒着又吃,这可以说是人生规律吧,饿了吃,吃了睡,高兴了笑,生气了怒,这也算是规律吧!同时不论是什么人,当官的、当百姓的、当大官的、当小官的、富人还是穷人,都要吃饭,不吃则亡。“朱门酒肉臭,路有冻死骨”。富人吃的好酒好肉好饭,穷人吃的是苦菜野果、树叶树皮,就是野兽虫子也总是要吃的,不吃就会饿死。红军长征时期吃皮带、吃皮鞋、吃草根,抗日战争八路军吃的小米土豆,解放战争就有白面大米吃了,到中华人民共和国成立以后就更好了,基本吃的是白面大米和肉菜了。

黎运兵回忆起以前的一些事情:那时是解放战争时期,正是1947年3月23日,我军为消灭敌人有生力量,党中央主动放弃延安,陕甘宁边区部分机关及中央直属各部门向晋绥边区临县碛口、三交一带战略转移,在粮食供应上造成一定困难,晋绥边区行署领导决定从河曲、保德、兴县等地沿黄河用木船向碛口、三交运输小米,那时,每人每日一斤小米,当时因粮食紧张,中共中央晋绥分局号召每人每日节约一两小米(一斤十六两),以支援陕甘宁的部队保卫延安的对敌斗争。执行征粮运输任务中,主要是在老百姓家吃派饭,每人每日给群众一斤小米,菜金一万五千元农民票(是晋绥出的农民票,票值低,实际是一角五分钱),一般吃的小米饭炒酸菜、山药蛋,好一点的人家有时吃顿莜面、豆面和面包金(小米拌上面),拨烂子(面小米菜一锅煮),有的穷一点的人家一天三顿煮豌豆,也没调料更没有什么菜吃。老黎他在保德县冯家川的一个山村,吃了半个月煮豌豆,一天三顿真是吃“草鸡”了,一见豌豆饭就恶心。从1948年5月至1949年1月,我军攻克济南、锦州、洛阳、开封、临汾共歼敌二十九万九千人,1949年3月,晋绥边区行署粮

食局组织干部五十余人南下到了临汾,那时,干部生活大为改善,南下干部一路吃的都是白面,炒菜。老黎记得南下到了灵石县产麦区王家崖第一顿吃白面面条,在老乡家吃派饭,五人中有两个是赶驮骡的运输员,他们劳动强度大,力气也大,能将二百斤驮架扛起来,可是吃得也多,两个人每人吃了四碗半面条,足有二斤半面,这确实是个真实的故事。他又想起 1946 年在山西岚县时,天天小米饭,大概一个月吃一次白面馒头,一般一个人能吃五六个,灶上吃剩的馒头切成与吃饭人数相等的馒头块,第二天清早蒸笼热上,打饭时每人一块绝对平等,谁都不多也不少,听起来似笑话,事实确是这样的。说明当时白面的稀缺,吃白面的机会很少。1949 年,南下的粮食局干部参加了中国人民解放军第一野战军的序列,当时,刘运生局长及贺德庆、杜海舟、赵文彦、武斌、黎运兵、杨光辉、郭芝茂等同志分配在后勤运输部。分别在部机关、汽车大队、汽车材料库、辎重团、军用汽车修理厂、第一汽车学校工作。那时,进入城市条件都比较好,不像在根据地各方面条件都比较差,像医疗、办公用具、床铺取暖都有了大的改善,精神面貌有了新的变化,特别是在伙食方面,经常吃的不是牛肉就是羊肉、猪肉什么的,顿顿是白面大米及各种炒菜啊!喝稀饭煮的葡萄干、蕨麻、百合,主食是馒头、饺子、包子、面条调剂着吃;兰州是瓜果城市,西瓜、白兰瓜(原叫华莱士)、冬果梨、葡萄、枣子,可以说铺天盖地处处皆是。一到夏秋季果实满枝,蔓条上比比皆是,又大又甜又脆又香,使人吃得开心,特别是冬果梨,真是兰州的特色果子,秋天成熟了也好吃,尤其是放到冬天却成了软软的、黑黑的,老百姓都储藏起来,等春节前后才正式上市卖呢,这东西在锅里煮上放些白糖,煮上一会连汤带果一块吃既开胃又止渴。地地道道的兰州冬果梨,真是美食又是“药”一举两得。再是白兰瓜,据说是从美国传到中国兰州的,这里土地气候很适合种它,春天下种,夏天就成熟了,瓤则是外黄内绿,吃起来特甜特香,人人吃了还想吃,真叫“吃不够”。据说后来就退化了,串种了,现在就更不好吃了,需要研究改种培育新品种。那时除了工作、学习,同时在业余时间各科室在营区内,利用空闲地,种各式各样的菜,什么菠菜、辣椒、白菜、土豆等,以补助灶上的伙食。为了长得好,自己淘厕所的粪便浇菜地,菜长得特别旺盛、喜人。部里组织各

种活动,各科室分区打扫卫生,有时要帮助机关装卸粮食和汽车器材,扛着粮包,每包一百二十余斤,跑得还很快。那时,同志们很团结,积极工作,各级领导带头去干,干群关系很密切,部长、政委、副部长、副政委、科长、副科长,都编在各党小组,以普通党员身份和一般党员每星期六过组织生活会,在政治上是平等的,在党的会议上都称同志很亲切,开展批评和自我批评,普通党员可以批评部长、科长党员。记得财务科党小组,一位副部长党员(是老红军),编在这个小组(黎运兵当时是党小组长),一次这位副部长坐小汽车执行公务时,正遇下雨道路泥泞,有辆地方汽车司机超车时开得快,结果溅了副部长一身泥水,当即停车,他抓住地方司机打了几个耳光,党小组开会批评他军阀习气,他在会上作了检讨,党小组将情况反映到部党委。同时,军区党委将副部长打地方司机一事登上省地方党报,公开进行曝光,以挽回对党的不良影响,而且给予批评教育。在体育活动方面也是很丰富的,部里有篮球场、排球场、乒乓球、羽毛球,体育活动十分活跃,黎运兵是部乒乓球队队长,带着乒乓球队到兄弟单位进行比赛,输得多赢得少,技术是比较差的。可是部里的篮球队却是很棒的,是实力强劲的球队,财务处的篮球队员是部篮球队的主力,像李希仁、邹述文、薛景生、王靖源、李俊、王俊明等,其中最棒的是李希仁、邹述文、薛景生,而黎运兵是爱看打篮球,而自己却不会打篮球,他差不多每场篮球赛都去看,可以说是个球迷。到1955年军队进行整编时,西北军区缩编为兰州军区,部里的同志先后调动,有的调到别的单位,有的上调总后,有的到军校学习,像赵树鸿、龙治源、黎运兵等到军校学习。有些转业地方工作了……事隔四年以后,黎运兵同志又回到兰州军区汽车九团工作,该团从朝鲜回国,1959年4月参加青藏高原平叛作战运输。当时驻扎在青海省西宁市大堡子。团长韩创业、政委王景周,副团长王宗仁、何志刚、张汉兴、司令部副参谋长李云忠,还有刘逢锁、黎运兵、孙延庆、朱荣军、王文田、王孝先、王祖垣、古增埔、徐则一,接着先后有郭志荣、刘胜任参谋长,孟超月任政治处主任,后来蔺怀鹏任主任。随之,肖俊岳、李申年为团长,秦明生为政

委，紧接着汽车九团五个解放牌汽车连调甘肃酒泉基地执行特殊任务，而后划归新疆军区汽车第二十九团建制，剩余连队和扩充的几个连队又组成新的汽车九团。

汽车团是野战部队，哪里需要就到哪里执行作战运输任务，与军区机关大不相同，流动性大，运输线长，十分艰苦，特别是青藏高原气候多变、道路难行，这样给汽车兵运输工作带来巨大困难。由于行驶艰难，汽车兵生活极不规律，经常不能按时吃饭，饥一顿、饱一顿，有时一天也吃不上一顿饭，清早在兵站六点钟吃饭，一天不能进食，中午带点面包、馒头或炒米和咸菜、一壶凉开水，到晚上八九点才能到站，要是车抛锚，晚上十一二点到兵站，才能吃到晚饭。所以汽车驾驶员百分之八十以上有胃病或关节炎，就是常说的职业病。有的重一点有的轻一点，重的疼痛时不能开车，需常吃胃药。可是汽车兵也有欢快的时候，草原上有牛羊、野马、野牛、野驴、狍子，有时去打猎，打上一头野牛就有三四百斤肉，全连一周还吃不完呢。饺子、包子、手抓羊肉、哨子面，最开心的是打上一只狍子一二十斤肉，吃狍子肉包子最清香最好吃啦！在内地根本吃不上，这是最快乐的时候，同时，草原上有野葱、野菠菜、野韭菜、野蘑菇、野蕨麻，采回来煮的吃，大家吃得开心，吃得高兴，边吃边说很是惬意，心里乐滋滋的，另外饭后打扑克、打麻将，星期六还可以到平叛指挥部，军分区礼堂跳跳舞，也是快乐的事啊！

2. 衣

穿衣在家是一件很平常的事，可是参加革命到了陌生的地方，也是件难事。黎运兵，在战争年代参加革命，是自己带的棉衣、单衣、鞋袜及被褥，不像现在一参加工作就发被褥、衣裤、大衣、鞋帽、日用品一切俱全。他记得夏季入伍，到冬天11月才发了一套大的不能再大的棉衣，没办法穿，只好将袖、裤挽起一大截，凑合穿着，上衣像一件大袍子，衬衣、裤衩都不发，只有将家里带的单衣作为“衬衣”套着穿，到了夏季六月份还发不下单衣，又将棉衣的棉花掏掉，当单衣穿。那时，一套棉衣穿二年甚至三年，补了又补，到了冬天再将原来的棉花套上，又成了棉衣，年复一年。他还记得不发牙具，自己又无钱去买牙刷，只有将毛巾撕成两小块，每天用一块洗

脸,另一块小毛巾蘸上牙粉(当时只有牙粉最便宜)去擦牙,现在看来很有意思。1949年春,干部南下就“牛”起来了,不仅每天每顿吃的白面、馒头和面条、炒肉菜,而且那时干部南下,晋绥粮食局因有家属小孩随同,领导在运输大队要了两辆三套胶轮马车,骡子很肥胖,大头大脑,除了拉家属小孩和东西外,步行的干部还可将行李背包放在胶轮车上,自己轻飘飘地步行觉着很舒服,要走得累了或有点病痛什么的,还可以坐一截马车。1947年冬,老黎在绥包战役中,向绥蒙专署管理处靳处长要了一件棉大衣,随时将它带在身边,有时累了在车上睡会觉,怕着凉将它盖在身上,睡得舒舒服服、滋滋润润真带劲,而且到了驻地吃派饭,吃现成的什么也不干,每人给老百姓粮票、菜金就行了。一到宿营地吃了饭,还可以打扑克、打麻将,高兴极了,真是上“天堂了”,挺开心欢快的。一路经过二十多天的集体行军,从山西省兴县,路径临县、离石、汾阳、灵石、临汾、潼关,到了陕西的澄县,澄县是第一野战军司、政、后领导机关的所在地,一到那里就每人发一套军装,衬衣、鞋袜、日用品和津贴,连排干部每人每月九千元西北农民票,折人民币约九角,每月有零花钱,那时要买不少东西,老黎不抽烟不喝酒,当时,他买了一个皮挂包,因为在晋绥边区时,一般领导干部都有一个皮挂包,很羡慕人家,什么时候能自己有一个皮挂包,这时,几年的心愿实现了,觉着挂上个皮包,好像很牛气得意洋洋的。1949年5月22日,不久解放了西安,老黎是第一次进大城市,穿着粗布单衣,老乡做的结结实实的军布鞋,而那些穿高跟鞋、着旗袍、擦口红的“洋女人”,认为是资产阶级的“生活方式”,什么都看不惯她们,实感陌生,反差很大。西安是火盆城市,自己穿着粗布单衣,布袜子,天又特别炎热,不动也满头大汗,实在受不了。西安住了一个时期,大概是四十多天吧,部队急速向兰州挺进,即将到达兰州甘草店的时候,即1949年8月26日解放了兰州,并于当月27日开进兰州市东教场。当时有敌尸体,一片狼藉。打扫清除以后,“一野”司、政、后领导机关驻扎在这里,安营扎寨了,生活也稳当正规了,过着和平年代的日子。到1955年,部队实行军衔制度,每人授予不同的军衔,穿着整齐的新军装,蹬着崭新的皮鞋,擦得光亮光亮的,相当精神,那时大多是二十多岁的年轻小伙子,军衔是上尉、中尉、少尉,

科处长是大尉、少校、中校,运输部部长、副部长是老红军,授予大校、上校,确实是正规化了。戴的大檐帽,穿的大皮鞋,扎的武装带,威风凛凛,穿的整齐划一,一切举止相当正规,军人相见时,互相敬礼。延续了十个年头,直到1965年取消了军衔。黎运兵同志从1949年3月一直在“一野”后勤运输部工作。1955年夏到解放军后勤学院学习(现为后勤指挥学院),军校毕业后分配在中国人民解放军汽车第九团工作,1959年夏参加青海西藏平叛作战运输。这时的穿衣是异常现象,除了在西宁市夏天穿两三个月的单衣外(早晚需穿背心或毛衣),都是穿毛衣毛裤,甚至是棉衣,如到青海的草原果洛、玉树地区及结扎原始森林地区需常年穿棉衣,冬季必须穿皮大衣、戴皮帽子,穿大头鞋,毛袜子御寒,如到巴彦喀拉山、昆仑山、喜马拉雅山等地更是如此。其他草原地区也需穿棉衣棉裤,只有中午一会可穿单衣或毛衣,其余时间穿棉衣棉裤,所以说在青海西藏草原绝大部分地区需穿棉衣服,不穿也得带上它,甚至皮大衣也需带上,因为,草原上尽是泥泞沼泽地段,路难行,如陷车或在大山上车辆抛锚,急需御寒。车辆修不好,在草原路上当“山大王”“当团长”是常事,经常会遇到的。

3. 住

在根据地出差执行任务,总是住在老乡家,住在谁家就在谁家吃饭,有时住在村公所,吃饭是一家一家派饭吃,一家一天,不是固定在一家吃饭,以便了解各家和村里情况,利于群众工作,所以是吃百家饭,作百家的的工作,一举两得。工作组下乡都是吃派饭,睡农民的热炕头,住房不出房费,吃饭每天给粮票菜金就行了,老百姓也乐意,已经形成了制度。直到1949年2月干部南下,贺德庆、杜海舟、黎运兵、赵文彦、杨光辉等同志,集体参加了第一野战军,进驻兰州,住国民党的军营,后来逐步盖起新营房,新办公大楼,机关各单位住进新营房,真正有了自己的“家”,新房、新床、新火炉、新脸盆,连饭碗都是新的,从喝黄河水到喝上自来水,一切都是新气象,精神面貌焕然一新,好像人也成了新人似的!事隔五年有了大的变化。基层与领导机关的工作完全不同,差异很大,吃住睡,周围环境各有差异,汽车队的生活比起领导机关是艰苦的,特别是1959

年青海、西藏及甘肃、新疆一些地区的平叛作战运输是更加艰难的。那时,长期奔驰在高原草滩上,路难行、天严寒、少氧气,使人喘不过气来,除了吃穿的困难外,就是住的问题,汽车行驶一天人劳累一天,到驻地主要是要睡好,可是经常住帐篷,睡草屋、睡驾驶室,夏天走到哪睡到哪,冬宿冻屋,卧冰睡雪。记得1960年到玉树的天河县为平叛部队转运物资,股长和汽车六连指导员,勘察地形,决定就地平整场地,在河滩、高地搭帐篷休息,平整好的场地停车,就这样住了两个多月,顺利完成平叛作战物资的转运任务;还有1964年汽车五连由西宁向青海的乌图美仁运送雷达团,正赶冬季下雪,遍地皑皑白雪,方圆百里无人烟。抵达乌图美仁,没有地方住宿,只有将雪扫清后搭起帐篷就雪地铺上行李睡觉,晚上冻得腿都不敢伸直,当了一晚上“团长”。第二天清晨起床沿青藏公路返回西宁。1961年团指挥所设在青海玉树州的结古,那时,平叛作战运输相当紧张繁忙,因运输线路太长,先将所需军用物资由西宁运至玉树地区,再由团指挥所组织运力向昂欠、结扎、治多、曲麻莱等地运给平叛作战部队。当时团指挥部只有一顶大棉帐篷,除了团领导,团指挥所工作人员全部住在这里,一屋三用,既是办公室又是宿舍,还是小食堂,大家都把饭打回来在帐篷里吃啊!老黎又想起1960年秋,带汽车四连到曲麻莱运输平叛物资,快到曲麻莱时,有一段泥泞翻浆路,副连长吴国文,经十几个小时组织填路推车才过去三辆车,还有十八辆汽车没有渡过翻浆路,后来经过艰苦搏斗二夜三天才将十八辆汽车渡过翻浆路,在几天时间里只能吃干粮喝凉水,这困苦的六十二小时都是在路上、车上、地上渡过的,谁困了就到驾驶室“躺”一会,解困休息。有的同志实在撑不住了就地躺下,盖一件皮大衣,铺上一件皮大衣,过过瘾,真还“舒服”呢,就像睡在软沙发上似的,谁都叫不醒!

4. 行

人离不开衣食住行。从小就要吃饭穿衣住房走路,谁都离不开,衣食住行是人的生命线。尤其吃饭一天也离不开它,一天不吃饭军人就难以行军打仗,工人就难以做工生产。运输是为人民群众服务的,是促进工农业生产的工具。从有军队就有军事交通运输,

人民军队离不开人民汽车兵，从红军时期就有辎重运输，牲畜驮运，甚至南昌起义时也没有汽车。红军到达陕北延安，我军在西安设立了“采办”委员会就有了汽车，而且诞生了我军第一个汽车队，有汽车三十余辆。我军的行动，从步行、骑马、驮骡、马车、木船、手推车到有轮船、火车军舰、汽车、飞机、拖拉机等等。但是任何时候都离不开步行，这是最基本的，人称“铁足板”，任何大山都踩在人的脚下，贺德庆老红军回忆说，红军长征时，从中央领导上上下下二万五千里长征都是铁足板走过来的，抗日战争有了马、毛驴也有少量汽车，主要还是步行，解放战争不仅有了大量汽车、飞机，而且有机械化、摩托化、现代化快速战斗部队，现在有了大量的空军、海军和导弹部队，甚至有宇宙飞船以及更先进的运输工具和飞行物。然而，步行还是最基本的，要取得战争的最后胜利，离开步行甚至是不可能的。

5. 学

朱德总司令曾说：“没有文化的军队是愚蠢的军队。”根据这个基本精神，1952年，全军开展了学文化运动，有在职学习和离职学习。西北军区全区开展了轰轰烈烈的文化学习运动。各级党委积极领导，全党参与一级抓一级，军区成立了学习领导委员会，军区司政后有学习领导组，具体组织学习，在职干部高小以下文化程度的都编入学习班，由文化高的同志担任业余兼职教员，定期上课，军区后勤运输部由隰可庄、郎真两同志担任部直文化教员，编班上课，一周上两次课，每次两小时，然后自习，并有作业，自己复习。记得是半年结业，考试合格后，发给初中结业证书。部里有杨光辉、高仲山、黎运兵、刘福祥等参加学习，并获得较好成绩。其中黎运兵等十余名同志，受到部里的表扬、奖励。离职干部，军区成立了速成中学，两年毕业，先学拼音字母，再学文化，考试及格后发给初中毕业证书。运输部有赵振如、李兰香、马彦兰、万国璋等十余名同志去兰州市十里店速成中学读书。这些同志学习都不错，有的受到表扬，有的获得奖励，有的获得奖状。1955年西北军区缩编为兰州军区，许多单位缩编，原西北军区司令员彭德怀，政委习仲勋都调北京党中央工作。兰州军区第一任司令员张得志，政委廖汉生，后勤部部



图7 这是兰州军区去军校学习的部分同学1959年毕业时的留影。前排左二为运输部的赵树鸿同志，毕业后到北海舰队后勤部任部长，是“焦裕禄”式的好干部。

长夏耀堂，政委黄静波，运输部部长马平，政委陈玉山，当时，运输部有的干部休息，有的干部转业，有的干部上调总后勤运输部。而赵树鸿、龙治源、黎运兵等同志（见图7）到后勤学院学习（现为后勤指挥学院），有的到车管学校、油料学校、政治学校学习，三年或二年毕业分配工作，这一措施为党培养了许多技术干部、基层领导干部。

6. 运

指部队的运输工作。在大西北作战运输中，从红军长征、抗日战争，至解放战争（1948年前）时期，主要是靠人背肩挑、骆驼牦牛、骡马驮运、胶轮大车运输、黄河船运，甚至羊群搭运（在阿里藏族畜牧区），只有抗战初期在西安我军的第一个汽车队有过短期长途汽车运输，后来被国民党反动派逼迫停止了运输，车管人员回到了延安，所以，这期间大西北没有汽车运输，完全靠人畜力运输。西北高原地区，气候变化无常，交通极其不便。西北军区所属地区，陕南的秦岭，甘肃的六盘山，特别是青海、西藏、新疆，大都是草原沙漠戈壁地带，有日月山、巴彦喀拉山、昆仑山、喜马拉雅山、天山山脉等以及无人烟测绘无图区运输，给汽车运输带来极大的困难。青藏公路，青海省的玉树、果洛等地区，是青藏高原汽车兵平叛作战运输的主战场，兰州军区的汽车团，汽一团、汽十四团、汽车九团和配属的汽车七十六团、三十五团、三团、五团，都先后参加了青藏平叛作战运输，后来汽五团调北京参加国防建设，汽一团、七十六团、三十五团、三团，归属总后青海办事处。长期参加平叛运输的是汽车第九团、军区汽车团。从1959年到1963年平叛结束直到2006年底，从始至终都参加了国防经济建设运输。青藏高原汽车兵，主要是讲汽九团和兰州军区汽车团的运输故事。其中主要是甘、青南平叛、青海西藏平叛及新疆部分地区平叛，印象最深的还有组建部队抗美援朝运输，第一次进藏物资运输，中央代表团进藏运输，参与修

建青藏公路的运输(西北军区汽一团兰州军区汽车团参加了边境作战运输),汽九团还进行了青海曲麻莱、班玛、乌图美仁及江西沟原始森林木材运输,老虎口运输,夜间闭灯驾驶训练,野营拉练等等(见图8)。同时,汽车部队不仅担任军用物资的运输任务,而且在平叛作战运输中,车队不断遭到匪徒的武装袭击,因而,每车都配有两支手提轻便冲锋枪,驾驶室内设有专门枪架,司机一枝、助手一枝,以便自卫,他们多次打击散匪的袭击。汽车驾驶员、车勤人员英勇牺牲的仅汽九团不完全记载就有八个同志,失踪的三人(青海的野牛沟、花石窄等地)。也有在运输途中驾驶员带病坚持开车,继续完成作战运输任务,则因耽误了治疗时间,而贡献出自己宝贵的生命。汽车兵由于长期在青藏高原执行运输任务,环境恶劣,严寒缺氧,行车艰苦,吃夹生饭喝不洁生水,饱一顿饿几顿,睡草地帐篷,驾驶室弯腿操作,车抛锚当“山大王”,当“团长”等等,因而高原汽车兵驾驶员百分之七十患胃病,双腿关节炎等职业病,有的轻有的重,有的不能继续上路执行运输任务,改干其他工作。总之,青藏高原汽车兵的生活是艰难困苦的,真是辛辛苦苦一辈子,提心吊胆一辈子,这是高原汽车兵的缩影。



图8 草图

十、汽车驾驶员夜间闭灯驾驶训练

黎运兵是上世纪 50 年代末到兰州军区汽九团工作的。该团驻扎在青海省西宁大堡子,当时团长是韩创业,政委王景周,以后团长肖俊岳,政委秦民生,参谋长郭志荣,老黎在政治处工作,直到 1965 年秋。根据毛主席提出的“加强战备,准备打仗”的指示,当时代总参谋长杨成武上将,为了提高部队综合战斗力,在全军开展了大比武,搞得轰轰烈烈、热火朝天,各技术兵种也展开了大比武,兰州军区确定汽九

团汽车连为军区的先训连,进行汽车驾驶员夜间闭灯驾驶训练,团里确定汽五连为先训连。并组成以团长为组长的及黎运兵、王祖垣三人工作组,驻五连指导夜间驾驶训练(见图 9)。俗话



图 9 参加夜训的工作组和五连干部在青海玉树合影。

千三百公里(包括夜间场地训练里程)。夜间训练,整夜在崎岖曲折的山路进行,是最累最苦最难熬的时刻,也是提高部队战斗意志的时刻,是锻炼部队的极好时机。这期间,干部加强了管理,措施得力,训练成果显著,加之,强有力的政治思想工作,五个月没有发生

说,冬练三九,夏练三伏。那时正是数九严寒季节,训练都在夜间进行,白天休息,夜间闭灯驾驶训练,每夜七个小时,长达五个月之久。先在场地训练,尔后上公路进行训练,总共约行驶里程四万八

任何事故,提高了部队夜间驾驶技能,圆满地完成了汽车驾驶员夜间闭灯驾驶训练任务,军区领导机关在汽车九团开了现场会,全区各主要单位的八十余名代表和领导参加了会议,团工作组介绍了基本情况,军区后勤部推广了该团的经验,并在解放军总后勤部办的《后勤》杂志上刊登了该团的经验。其主要做法:

1. 组织制定计划

该团司令部门牵头,根据上级精神,作出了计划安排(包括参加人员、选择场地、物资准备、设置障碍、空架铁轨桥、爬坡停车、沙地涉水驾驶定点、夜间训练要求、闭灯驾驶要领以及场地思想政治工作等),召集有关人员研究后,团领导召集五连干部及团工作组和相关同志研究计划,提出修改意见,交待任务,当研究形成计划方案,经上级运输部门审定批准后下发执行。接着,有关部门派人和团工作组,团部将夜训场地选在距驻地相距十公里的西宁市大堡子的黑咀子村的一条窄沟里。这里人烟稀少,有一条崎岖不平的沙石公路,路边有个小庙以便换乘人员休息。开始前,工作组对参训人员和司机进行了充分动员,提出要吃大苦耐大劳,意志要坚强,要有艰苦奋斗的精神,要克服一切困难,掌握夜间闭灯驾驶活动规律,改变原来的生活习惯,养成夜间的的生活习惯,提出思想过硬、作风过硬、技术过硬的三过硬的要求,同时将汽五连建成夜间闭灯驾驶合格的有坚强战斗力的连队和技术熟练的人民汽车兵。

2. 艰苦的夜间训练

经过充分的思想动员,每个驾驶员以充沛的精力,饱满的革命热情,雄赳赳、气昂昂地投入汽车夜间闭灯驾驶训练。这项工作,难度大,时间长,艰苦性强,因而必须具有坚强的战斗意志和毅力,持久的奋斗精神,更要有熟练的驾驶技术。同时要闯过三关:生活习惯关、寒冷劳累关、闭灯驾驶关。

(1) 生活习惯关

要改变白天工作,晚上睡觉的生活习惯。原来的工作制度要突然改变为白天睡觉,晚上工作,说起来容易,做起来难。开始白天不安静睡不着,晚上又瞌睡打盹,在休息室等待轮换开车,坐着就睡

着了,到时还叫不醒啊。吃饭时间也要倒过来,一般早6时吃早饭,17时吃中午饭,21时吃晚饭,也很不习惯,吃饭时间不想吃,过后肚子又饿了,经过一个时期也就习惯了。

(2)寒冷劳累关

人人要顶住严寒劳累这一关,冬季数九寒天庙里不烧火,加之深夜更加寒冷,穿着皮大衣、戴皮帽子、足蹬大头皮棉鞋,还觉着冷。夜间近七个小时实实难熬,为了活跃部队,干部组织大家唱歌游戏讲故事,交流夜训驾驶经验,这样既度过了难熬的时间又活跃了大家的思想,把严寒劳累甩在了脑后,使部队欢乐起来,促进了部队夜间训练的积极性。

(3)闭灯驾驶关

人人要提高夜间闭灯驾驶技术,这是夜间训练的根本所在,为适应现代战争的需要,避免或减少敌机对运输线的轰炸造成的损失,夜间行车要闭灯驾驶,每晚22时至次日5时进行训练,个个要在夜间闭灯驾驶车辆在公路上行驶。开始有的撞了前车的尾灯,有的将车掉在路边的排水沟里,有的随意停车造成撞车,经过一段时间训练,战士总结出“眼睛要灵,手脚要勤,思想集中,随时准备处理各种突然出现的、意想不到的复杂情况”,为此,该停则停、该慢则慢、该快则快,丝毫不能有麻痹大意或盲从盲快的思想,以确保夜间闭灯行车的安全,同志们以饱满的热情,坚强的革命意志,不怕苦不怕累地投入持久的夜间闭灯驾驶训练,根据干部战士长期训练,实际体会,共同总结出三互助(思想互助、学习互助、技术互助),三要求(苦练、深钻、巧练),以保障技术上精益求精。为保障途中行车安全,提出行车的“双检查”(思想检查、车辆检查),即车辆行驶一定里程(四十至五十公里),人员思想已产生麻痹,身体疲劳,车辆机件可能损坏,特别是汽车要害部位(方向盘、制动器、钢板、轮胎等),易出现毛病和损坏,所以,行驶一定里程就需停车检查(尤其在下山前),看有无故障和毛病,可以互相帮助,或由班长组织检查,如发现问题则需立即排除和修理。驾驶员在行驶过程中,可能出现这样那样的思想毛病,如麻痹、粗心、忽略事故苗头、精神不振等,这时停车以班为单位,把驾驶员集中在一起,互相帮助,班长简单明了用几分钟进行小结,提出应该注意的事项,时间

不宜太长,这样达到了“双检查”防止事故的目的,保障行车的安全。在五个月的夜间闭灯驾驶训练中,取得了良好的效果。

(4)召开现场会,总结推广经验

汽车九团在夜间闭灯驾驶训练结束后,进行了认真的经验总结,兰州军区后勤部领导决定在该团召开现场会,全区汽车运输部门(各处、科、室、队)的领导百余人参加会议,军区后勤运输部有关领导到会指导工作,后勤工作组和李子青同志(新华社记者)随夜训连队,亲自上路视察、领导,并帮助总结夜训经验。团夜训工作组组长,在会上介绍了汽九团五连夜间闭灯驾驶训练经验,并将材料印发到会所有同志,人手一册。同时,“夜训经验”在解放军总后勤部《后勤》杂志上刊登,关于新华社记者李子青同志随队采访材料和摄影图片,不知什么原因未发表见报,可能因当时林彪批判杨成武将军的全军大比武的原因吧,一直没有发表,直到1978年党中央予以彻底平反。黎运兵同志有一张李子青、黎运兵、吴椿(军区后勤部运输部)三人在青海省日月上的合影照,一直精心保存至今(见图10)。2002年8月中央文化部文化艺术人才中心,中国老年书画研究会举行的《纪念中国人民解放军七十五周年》老同志书画摄影作品展在军事博物馆展出并予收藏。



图10 新华社记者李子青
1965年冬与工作组在青海省湟
源县日月山上夜训时拍照。右
一为李子青同志。

十一、以汽车兵李振泉命名的“振泉湖”

1964年，汽车九团先后派出汽车运输连配属兰州军区测绘大队在青海、西藏、甘肃、新疆、四川五省区，执行无图区测绘的运输任务，为祖国版图空白做出了很大的贡献。无图区，即版图上的空白地区。这些地区人烟稀少、沼泽成片、沙丘茫茫、雪峰皑皑。堪称“无人区”的昆仑山和唐古拉山口之间的高寒永冻层地带，其海拔平均在五千米以上，最低气温达摄氏零下四十度至五十度左右，山势险峻、空气稀薄、环境恶劣，对人来说是无生存条件的地带，一切生活用品包括水、食物、干牛粪及工作的必需品都要自带，这无疑对汽车驾驶员是一种严峻的考验。这些英雄的汽车兵，发扬“一不怕苦，二不怕死”的革命精神，与测绘人员团结战斗。进入高寒极困、沼泽翻浆地区，车辆只在雪封山冰冻季节前进出，困难重重，缺氧使人吃不下饭，睡不好觉。常吃罐头菜，烧干牛粪，吃夹生饭，喝生水，有时几天几夜喝不上水，以雪止渴。住帐篷、睡车箱，抗严寒，要克服高山反应症。长期战斗在严寒酷暑、戈壁沙漠的汽车兵，盛夏顶着高达摄氏近四十度烈日，严冬耐着零下近五十度的严寒，与测绘人员一起执行无人区的测绘工程和运输任务。有次驾驶员赵福根同志，单车为测绘点送仪器，在十二天的行程中，最后几天几夜喝不上水，只吃几口雪，他的嘴唇干裂渗血，怕影响行车，他坚持不喝水箱里的水，硬是穿过茫茫沙漠，把仪器送到目的地，赵福根却昏了过去，人们将他抬出驾驶室，送到医疗点救治……他这种高尚品质，受到众人的赞扬，被测绘队领导通报表彰。汽车兵经常露宿大沙滩，经常与暴风大雪作斗争。一次午夜狂风暴雨袭击，刮翻了帐篷，人员没处睡，物资被雨淋透，只好把帐篷绑在汽车的四周，

人员、物资才避免了一场灾祸。执勤中,汽车连队多数以单车配属一个测绘点,一个连队的车辆分散配置在方圆百余公里,甚至几百公里的三十多个测绘点上。每个汽车驾驶员把测绘任务当作自己的任务,他们勤勤恳恳执行自己的使命,主动帮助测绘人员扛标杆、打柴、做饭等,在汽车难以通行的路段还帮着抬担架往后方送病号。汽九团八连汽车司机李长忠顶着呼啸的大风,踏着积雪步行二十余公里,将一测绘队员护送到测绘点。九连驾驶员张宪周,全组带的粮食耗净后,靠马料充饥,在这种情况下,汽车不能通行,他为了大家能吃上粮食,跋山涉水,步行五天五夜,往返九十多公里,硬是扛回一袋白面,供全组同志食用,解了燃眉之急。有次八连司机燕东生,助手李桂操,从青海芸崖驾车去苑石崖,无图区从来就没有公路,汽车只能顺着自然形成的平坦沙滩、草原行驶,当途径“软沙滩”路段时,车辆无法前行,他们用两根直径近尺,长长的圆木分别铺在沙滩上铺一截开一截,连续奋战九个多小时,才驶出沙滩地段。1975年3月,汽八连有十五辆车翻越海拔七千米高的昆仑大坂时,冰坂打滑,他们众人填路推车,一辆一辆地艰难前行,不慎七十一号车过冰河时滑进冰窟,在连长李本君同志带领下奋力敲开冰层,这时驾驶员陈传道毅然脱掉棉衣,冒着刺骨的严寒跳入冰河中,挂上拖车钢绳,将汽车拖了出来,而陈传道同志冻得浑身发抖。大家赶紧帮他穿上棉衣,披上皮大衣,将他安排在驾驶室暖身,他这种高尚的革命精神受到大家的称赞。九连汽车驾驶员李振泉,配属测绘大队,在昆仑山区执行运输任务中,因高寒缺氧患了重感冒,他坚持带病开车,向测绘点运送物资。不料,路途中汽车陷入湖边的泥潭中,他挣扎着战胜几次昏迷,经过七个多小时艰难努力终于将车开出了危险的泥潭,将物资送到目的地,而李振泉同志因病情恶化转为肺水肿,耽误了治疗时间而光荣牺牲,献出了他宝贵的年轻生命。测绘大队为纪念这位烈士,用李振泉的名字命名这个湖。从此,在中华人民共和国的版图上,在地球上有了中国人民解放军汽九团驾驶员李振泉命名的“振泉湖”。这是李振泉同志的光荣,他全家的光荣,汽九团的光荣,兰州军区的光荣,人民解放军的光荣,也是中国人民的光荣。汽车九团党委追认李振泉同志为光荣的共产党员,并追认他为革命烈士,追记二等功。汽车九团几个运

输连队,先后执行无图区测绘的运输任务,由于环境十分恶劣,特别是昆仑大坂山区和唐古拉山之间高寒冰冻层地带,更加严峻难行,几千年从未有人在这里搞版图测绘,因而一直是空白区,只有无产阶级政党——中国共产党领导的测绘大队和汽车兵才能做到,而且是在20世纪60年代进行的。无图区就是无人区,鸟不飞走兽不到的地区,人绝对无生存条件,可是共产党领导的人民军队、测绘人员和汽车兵,创造了奇迹。只有人民子弟兵才能做到,为了中国版图上真正无空白区,他们以不怕苦、不怕累、不怕死的革命精神,去战胜一切困难,完成了测绘任务。像李振泉烈士就是出类拔萃的英雄,汽车九团党委号召全团官兵学习他的英勇革命事迹和高尚品质。兰州军区司令部、政治部为汽九团第九连完成任务突出而荣记集体三等功。这是汽九团全体官兵的荣誉。

十二、第一个进藏汽车运输队

我军 1949 年 8 月 26 日解放了西北交通枢纽重镇——甘肃省兰州市。消灭胡马军十一万余人,残余之敌,向西北深处的青海、新疆逃窜,毫无抵抗之力,我军开始了猛烈的追击战,随之,解放了宁夏的银川市,青海的西宁市,新疆的迪化市(现乌鲁木齐市),接着和平解放了西藏的拉萨市,从而到 1951 年我军完全解放了大西北。运输部门转入各种艰苦的运输任务,少量部队执行平叛任务。1950 年至 1953 年执行修建青藏公路的运输,西北军区汽车部队运送进藏人员一万九千二百余名,各种物资三万八千余吨。接着,西北军区后勤部担负了支援西藏急需物资的运输任务,奉命组织汽车一团、三十五团、七十六团和军区汽车独立营执行西藏经济国防建设的运输任务。在长达二千一百多公里,海拔四千五百米以上的青藏高原运输线上,有六千多名汽车兵和沿线兵站的全体指战员,在极其艰苦的条件下,以英勇顽强的革命精神,战胜各种困难,出色地完成了支援西藏建设的运输任务。

特别是 1954 年冬,西北军区汽车第一团组织一百辆汽车在副团长贡志云的带领下,张洪声、贺德庆、汤志诚等老汽车兵参与了运输,第一次执行由兰州往西藏运送急需物资的任务,这是慕生忠将军(西北军区后勤部政委)开辟的简易公路上扎下汽车轮子印迹的第一个进藏汽车运输队。贡志云是饱经战火磨练的,经过了十分艰苦的二万五千里长征的老红军干部。他,个子低矮,瘦瘦的,脸黑黑的,精力充沛不善言谈。他,对党忠心耿耿,对工作踏实肯干,起到了模范带头作用,任务越艰巨他越坚强。他,善于团结群众,与干部战士关系密切。贺德庆同志是年轻的老红军,精通业务,有熟练

的驾驶技能,是精干的技术骨干,曾在西安我军第一个汽车队学驾驶技术,他是贡副团长的得力助手,这次一同执行艰苦的进藏运输任务。青藏公路是慕生忠将军(是西北运输总队政委)1953年率三万余名干部战士驮工和技术人员苦战七个月修通格尔木至拉萨的简易公路,至于西宁至格尔木路段解放前从未通车,从1951年至1953年我人民政府组织力量改造整修通车。至此,青藏公路西宁至拉萨整体正式通车。西宁经湟源、日月山、倒淌河、茶卡、香日德、诺木洪、格尔木、纳赤台、五道梁、温泉、唐古拉山、安多、黑河、沱沱河到西藏的终点站拉萨。全长二千一百余公里,从修通以后,这是我军第一个由兰州至拉萨进西藏的汽车大车队。从翻过青海省的日月山,进入草原沙漠,茫茫的戈壁滩,空气稀薄、气候严寒、严重缺氧、冰天雪地、飞沙走石,给汽车行驶带来极大困难,曾经有“出了青海湖,两眼泪水流”的传说。环境确实是艰难的,水、食物、燃料等等都是随车自带,那时(1954年)一年一场风,从大年初一刮到年三十,这是张洪声、贺德庆他们在这里执勤中亲身经历的事实,狂风大作时,飞沙走石,风裹着细沙钻进驾驶室,呛得人喘不过气来,干风是水的克星,就是躺着不动,每天自然界也会从人体内夺走一两公斤的水分。车队进入五道梁的第七天带的水已喝光了,有些同志开始喝水箱里的水,贡副团长下令:“不许再喝水箱里的水!”因为如果继续喝下去,水箱里缺水,汽车发动机就要停止运转,这就意味着大家都倒在荒野戈壁滩上。渴了喝化冰雪水,饿了啃干粮,临行前慕生忠将军“西藏部队在挨饿”的讲话激励了他们,人人以坚忍不拔的革命毅力冲出戈壁滩风阻,坚持几天,闯过冰雪昆仑山的“险境”,到达一百多米宽的楚玛尔河。吃水问题解决了,可是出现新的问题,河上没有桥梁,车辆要从冰河里淌过,过了冰雪昆仑山,又要通过汹涌的楚玛尔河,这时团司令部让贺德庆、连长杨起云亲自组织车队过河,然而一辆一辆汽车在薄冰层上掉在冰河里熄火,这时贡志云副团长性急如火高喊:“立即卸车。”全体指战员将车上的笨重物资卸下车,扛过河再装上车,当时过去了十几辆车,还有几十辆车在等待过河,这是很艰巨的任务。加之,高山反应头痛呕吐、四肢乏力,是对全体汽车兵的严峻考验,贡副团长又喊:“同志们,要提高我们的勇气,坚持战斗,战胜一切困难,胜利是属于我们

的！”经过简短的动员，全体指战员连续三昼夜的战斗，渡过汽车七十余辆，还有近十辆汽车没有过河。此时此刻许多汽车兵的高山反应症越来越严重，呕吐不止没有食欲，而这位贡志云副团长是饱经战火磨练的红军老战士，仍留在体内的那颗子弹乘机作怪，头部发生剧烈的疼痛，两眼一阵阵发黑，觉着帐篷、汽车、雪地都在不停地旋转晃动。他想自己不能倒下，一定要坚持住。他始终以坚强的革命意志控制着自己，通讯员给他吃了两颗带的药，硬是坚持住了。其他同志的病情，在副团长的亲切关怀下，吃了些药也都挺过来了，站起来了，又经全体指战员的全力拼搏，全部车辆都安全地度过了楚玛尔河，只有一个战士得了肺水肿，虽经医生竭尽全力抢救，仍没有挽回他的生命。尽管如此艰苦，人民汽车兵凭着他们的勇敢智慧和顽强搏斗的革命精神，征服和通过了人迹罕至的“生命禁区”，如期将西藏军民急需的粮食和物资运到拉萨，受到西藏各族人民的高度赞扬。被军区赞扬为“青藏公路上的铁军”和“世界屋脊英雄汽车兵”的称号。

十三、运送中央代表团进藏

1954年，由西北军区后勤部政委慕生忠任青藏公路总指挥修通了青藏公路。1956年3月西北军区组织了第一个一百辆汽车运输队由兰州向西藏运送紧急物资，担任这次任务的是中国人民解放军汽车第一团，原团长刘干，原政委杨凌波（后调总政干部部工作）该团一直在甘肃青藏高原运输线上执行任务，驻扎在格尔木归总后勤部青藏办事处建制，从20世纪50年代一直执行青藏作战运输任务，由于该团熟悉青藏公路线上的运输情况，素质也比较高，这也是军区选择汽车一团担任运送中央代表团进藏的重要原因。1956年3、4月间，兰州军区确定汽车一团和军区汽车独立营，以副团长贡志云组成的十一人指挥组，组织一百六十辆汽车（其中乘坐车二十五辆）和二百七十六名司机、车勤人员组成运输车队，护送以陈毅副总理为首的中央代表团赴西藏参加自治区筹备委员会的成立大会。该代表团由十七个民族五十七人组成，下分三个分团及一个警卫连，七个文艺工作团及七个电影组，总共七百余人。此次任务责任重大，运输线长达二千三百余公里，气候严寒，空气稀薄，海拔高缺氧严重，山大坡陡、道路泥泞，沙滩沼泽路段多，特别是人迹罕见的“人生禁区”昆仑山脉，易得感冒染成肺气肿，被称为高原缺氧地带的“癌症”，这给运输带来更大的艰巨性、困苦性，为此军区责成贡志云副团长全权负责，由十一人组成指挥组，贡志云为总指挥，统一指挥行前的一切准备工作：

1. 主要用品物资准备

对进藏代表团成员，均配发了军用皮大衣和必要的救急药品

和氧气袋等。车勤人员每人发皮大衣一件,皮帽子一顶,皮头棉鞋一双,棉手套一副,以及车辆的水箱棉保温套,防滑链条和防冻液、铁锹、拖车钢绳,特别是水要带充足。

2. 车辆技术检查

对参运汽车进行全面技术检查,有针对性地实施全面保养、小修,逐级进行整顿,认真负责细致地检查保养,使车辆处于完好技术状态,恢复到绝对完全可靠的程度,绝对保障行车安全,绝对不能出现车辆机件事故。车辆完全检修后,逐级进行复查登记签名盖章责任到人,人人有责,经上级运输技术部门共同逐辆试跑合格后,方才认可是合格车辆。

3. 组成运输车队

所有技术合格的汽车,重新进行喷漆整理,使车容崭新、清洁、美观、整齐。尔后,代表们乘坐车大箱内加装座椅,由兰州军区后勤运输部修理科侯子美科长负责,陈克河等具体实施,军区西北军用汽车修理厂承做,将代表团员乘坐车二十五辆卡车大箱内,用钢管做成的双排二十个座位的背靠椅,座位要以弹簧棉絮作衬垫,外罩蓝布座椅套,每辆车以坐人试车,一切妥当后,方可交工,由军区后勤运输部修理科验收共同签字方才认可。关于陈毅副总理等乘坐的几辆越野吉普车,要改装成折叠式的坐卧两用的卧铺车,使首长们坐得舒适睡得安全,做到万无一失,绝对的妥当,同样修理科要严格地验收才能认可。技术合格车辆统一编队,乘坐车先行,载重车随后,乘坐车四十辆编为汽车一连,分编二个排、六个班,设连长一人、排长二人、班长六人,各班为七辆车,按车号编为汽车第二连、第三连,每连汽车六十辆,分编三个排,每排汽车二十辆,九个班,其中八个班每班汽车七辆,第九班汽车为四辆,同样设连长、排长、班长。各连长统归指挥组总指挥领导,总指挥为贡志云同志,全权负责。行车序列按一、二、三连以班排为行车单位,不经领导批准不得超车行驶,途中休息,做到三十公里小休息,小检查,六十公里大休息,大检查,进行“双检查”(思想检查、车辆检查),以班为单位进行,一般时间为十分钟左右,内容是事故苗头,麻痹思想。应注意

的问题是车辆技术检查,主要是要害部位如方向、制动、轮胎气压、底盘钢板,如发现问题立即纠正由班长负责执行。车队过大山前,如日月山、昆仑山等必须进行车辆检查。行驶中,驾驶员一定要严格遵守交通规则,认真执行正规操作,自觉坚持用一档起步,按序列中速行驶,车距保持在五十至一百公尺左右,每晚到站由连、排统一检查车辆,把故障消灭在萌芽状态,保证每台车辆处于良好的技术完好状态,为翌日行车做好准备,并每日坚持过好行政生活、党团生活,评比当日行车情况,内容要简短精炼,提前要有准备,时间不能过长,以班排为主,一般控制在十分钟左右。保证驾驶员的睡眠时间,使其在第二天有充沛的精力驾驶车辆,确保安全行车。通过行车小结,促使大家在行车中主动做到前车后车互相照应,共同克服困难,车辆检查,加油加水互相协作,以确保安全圆满地完成运送中央代表团的重要任务。

4. 驾驶员资格审查

驾驶员选择一定要从严审查,好中取好,强中择强,具体要求是:政治合格、思想进步、工作积极、品质要好、能吃苦耐劳,政治上一定要十分可靠,身体强壮,技术过硬,能熟练地驾驶各种性能的汽车,具有三级以上的驾驶技能和一般小修及三级以上保养技术水平,能熟练地排除汽车一般故障,能独立操作。首长乘坐车的司机必须具有一级驾驶员的水平,共同要求是自担任驾驶员以来,没有发生过伤人、翻车事故,监理部门判定无责任事故,纯属对方司机者例外。作风过硬,有拼搏吃苦精神,不怕苦,不怕累的革命精神,遇到困难时有连续作战的战斗作风,能联系群众,团结同志,能起表率作用的。根据上述条件,基本符合的,我区只有九十名,尚缺五十名司机,通过总后勤部从南京、济南军区调来七十名司机。因外地来的驾驶员不熟悉大西北路况,不适应高原气候,对没有高山反应症,通过实地驾驶技术训练,经考核从中选拔了五十名符合条件的司机,充实了驾驶员骨干队伍。

5. 组织指挥机构

根据上级决定由兰州军区运送中央代表团进藏参加自治区筹

备委员会的成立大会。军区司令部、后勤部接受任务后,立即成立了由贡志云副团长组成的指挥部,贡志云任总指挥,下设行政组、政工组、行车组、后勤保障组、联络组。分头进行各项工作,首先制定计划,经研究后打印成文,下发各有关部门执行,拟定乘车人员注意事项,人手一册,主要是行车中的安全问题,听从车勤人员的安排,行动听指挥,保障乘车人员的安全。配有一定数量的机动车辆(三至五台和三至五名司机),随车队跟进,以解决急需,非经总指挥批准,其他人不得动用,另有一部指挥车设在大车队中部,车号为一零一号,配有步话机与各班、排、连车队联系指挥布置工作。陈毅元帅和中央领导、代表团成员的安全保卫工作由中央和军区派出的保卫干部统一安排实施,其他人员不得干预。其他有关问题由联络组与总指挥联系统一安排解决。

这次运送中央代表团进藏运输任务,由于采取了一系列措施和有效的实施办法,除了有两人冻了脚,有些人有高山反应,一人在不冻泉误了车,耽误了半个小时外,没有发生其他问题。1956年3月21日从兰州市出发,经西宁、日月山、倒淌河、香日德、格尔木、不冻泉、温泉、沱沱河、唐古拉山、安多等十六站到达拉萨。到5月初从拉萨返回兰州,行程往返四千六百多公里,顺利、安全、准时、完好、圆满地完成了此次任务,达到三满意(中央总参、军区领导、代表团领导),受到上级通报表彰。

十四、参与修建青藏、新藏公路运输

根据国务院决定,西北军区从1950年4月开始修复西宁至湟源、倒淌河的路基、路面,到当年11月4日完成了这一路段任务。1954年5月,青海省交通处修建了倒淌河至格尔木七百一十三公里的公路顺利通车。紧接着1954年秋,西北军区后勤部政委慕生忠,组成了青藏公路指挥部。在将军率领下修建格尔木至拉萨的青藏公路一千三百八十七公里公路通车。当时,军区运输部史文义、李全海、杨淑琴、白流冰、鱼登水等十余名同志到格尔木参加修建青藏公路。经过七个月时间(1954年至1954年12月25日)格尔木至拉萨的青藏公路全线通车。至此,青藏公路二千一百公里线路通车。新藏公路从1956年3月至1958年3月,历经十九个月一千四百五十公里全线通车。下面具体讲一讲修建这些公路的情况:

1. 国防公路建设

根据党中央、国务院、毛泽东主席的决定,兰州军区、新疆军区主要领导十分重视西北国防公路建设,在地方政府以及各级交通公路部门配合下,使西北国防公路建设初具规模,加之,地方城乡公路的迅速发展,尤其陕西、甘肃、新疆的公路建设成绩显著,到1957年国道、省际干线公路基本达到了四级或三级技术标准。原二十七个不通公路的县,有二十二个第一次通了汽车。甘肃省1956年一年就修建了县乡简易公路九千一百四十八公里,实现了县县有公路。1963年毛主席、党中央提出“经营天山,搞好天山”的指示,新疆地区开始了以独库公路(独山子至库车全长五百六十二公里)为主干线的天山国防公路建设。在天山腹地先后建成四条国防公路,

总长一千七百零三公里。1964年9月至1966年3月,兰州军区会同陕西、甘肃、青海的计委、交通厅和省军区,结合国家三线建设和甘南、青海治安情况,组织专门人员进行了重要地区的公路大调查,历经一年零五个月,获得了这些地区公路建设方面的珍贵资料,为整修边防边远地区的公路建设提供了有力的证据。就在此以前,于1953年及1956年,西北军区组织力量,经过七个月修通了青(海)西(藏)的格尔木至拉萨(约一千三百八十七公里)举世瞩目的青藏公路(全长二千一百公里),又经十九个月修通了新疆的叶城至西藏普兰县全长一千四百五十公里的新藏公路,它是一条主要的国防公路。新藏公路是我国西陲国防干线公路,军事意义极为重要,在1962年边境作战中,新藏公路发挥了极其重要作用。

2. 修建青藏公路

青藏公路是举世瞩目的一条公路,是世界屋脊高原的第一条公路,是世界筑路史上的第一条高原公路。一些外国人视为“生命禁区”的青藏公路,被中国人民解放军经过苦战,在艰难极困的条件下,在冰雪严寒、空气稀薄、严重缺氧、人烟稀少,特别是昆仑山上,人类无法生存的地带,经过三万余军民七个月的艰苦奋斗,修通了青海格尔木至西藏拉萨的一千三百八十七公里的国防公路。至此,西宁至拉萨的青藏公路不到三年时间全长二千一百公里长的公路通车了,真是奇迹啊!

青藏公路修建前的各项准备工作,早在1950年就开始了,当时,毛泽东主席和朱德总司令在和平解放西藏时就发出了“进军西藏宜早不宜迟”“一面进军一面筑路”的指示。周恩来总理也向西北军政委员会提出调查青藏公路沿线情况的指示。1950年4月时任中共中央政治局委员、中央军委副主席、八路军副总司令兼第一野战军、西北军区司令员兼政委、西北军政委员会主任的彭德怀提出中国人民解放军步兵第一军对青藏公路西宁至湟源、倒淌河一线路段约一百二十余公里进行修复(青海湖附近),从当年9月6日开始对西宁至倒淌河路段的路基路面进行修复,到1950年11月4日完成了路基路面修复任务,同时,青海省交通施工处,对西宁至倒淌河的惠宁桥、海子沟桥、倒淌河桥等十八座木桥和该段的十一

道木涵洞进行了加固修复,到1950年12月,西宁至倒淌河路段完全修复通车。1951年夏,中央决定由范明、慕生忠两同志组成西北进藏支队,对青海的西宁至西藏的拉萨路段实地调查勘探地形地貌、气温的详细情况、牧民区的风俗习惯、人畜运力、高山河流及其特点,对修建青藏公路的影响,哪些是对修路的有利条件,哪些是不利于修青藏公路的因素,特别是线路走向,地质主要状况等等资料汇集成册,于1951年12月,进藏支队历经千辛万苦到达拉萨。又经多方调查,搜集资料,反复研究整理,形成正式调查报告。但是由于地形地貌复杂,缺乏测量仪器,只有几个卷尺,全凭肉眼估测,加之,路途遥远(二千一百公里),正处严寒季节,行动各方面遇到种种困难,人员疲劳,力量不足,故未能定出基本线路走向。通过这次实地调查勘探,初步掌握了青藏高原的地形地貌和气候环境特点,尽管筑路条件极差,人迹罕至,高原缺氧,地质复杂,路途遥远,自然条件恶劣等,但是,通过这次勘探,还是有力地推翻了外国洋专家、探险家“在世界屋脊上人类无法生存”、“生命禁区”、不能修筑汽车公路的断言。西北进藏支队,通过实地勘探,证实了在青海、西藏线上完全可以修筑公路,且增强了打通青藏线的信心和决心。尽管高原缺氧、人烟稀少、自然环境很差,这些困难完全有办法克服,也有能力克服它,只要有共产党的强力领导,军民团结协力、藏汉族同胞共同努力,青藏公路一定能够修通,也有能力修通它。1953年3月,西北运输总队政委慕生忠、副政委任启民为主要领导的组成了骆驼运输总队。每个小队编骆驼三十峰,驮工三十三人,三个小队编为一个中队,骆驼一百峰,驮工一百人,三个中队编为一个大队,骆驼三百峰,驮工三百二十人,三个大队编为骆驼运输总队,骆驼九百六十峰,驮工三百五十人。从青海的格尔木往西藏的拉萨运输粮食期间,经过六十天的长途跋涉,不仅完成了运粮任务,同时,也找到了一条较好的路线。1953年11月,为慎重起见,运输总队又派出任启民带队,专门组成了三十多人的探路队,继续将青藏线路主要情况摸清楚,从青海的香日德出发,经诺木洪、格尔木、五道梁、沱沱河、温泉、唐古拉山口、黑河,直到西藏自治区的首府——拉萨。将详细线路的情况,经研究整理成册,又经七十多天的长途跋涉,查证这条线路确实是从青海通到西藏拉萨的理想运

输线(即是现在修通的青藏公路线路),当时,兼任西北军区后勤部政委的慕生忠同志向国防部部长彭德怀元帅汇报后,当即得到彭总的肯许、关怀和支持。又经过许多的细致工作,呈国务院有关部门(计委、经委、交通部等)研究审核后,经周恩来总理正式批准行文。于是青藏公路格尔木至拉萨的路段开始修建。前面提到西宁至倒淌河的一百二十公里路段,在1950年11月已由驻扎在青海的步兵第一军完全修复通车。至于倒淌河至格尔木路段,1954年初,青海省交通处的青藏工程处调集民工七百一十五名,投资二十三万五千元,经省第五工程局抢修,到1954年夏,经五个月的时间,倒淌河至格尔木的线路通车。这样,西宁至格尔木路段全线八百二十四公里完全通车。

青藏公路格尔木至拉萨的修建(一千二百七十六公里),从周总理批准以后,当即成立了青藏公路修建指挥部,由慕生忠政委担任总指挥,任启民副政委任副总指挥,工程师邓郁清担任全权的技术指导工作。从1953年3月正式开始,率领三万余名解放军战士民工驮工和牦牛骆驼马匹一万余头(峰),一直奋战在青藏线路上。

西北军区后勤运输部所属汽车独立营及汽车团配属三个汽车连共一百六十二辆,执行从西宁至格尔木修建青藏公路的运输,从1950年至1953年修通西宁至格尔木公路。这期间主要担任人员,器械、粮食、军需及民用物资运输,而且运输部机关调干部十余人到格尔木工程指挥部工作。后来汽车一团驻格尔木,参与修建格尔木至拉萨公路都发挥了重要作用。

(1)修建初期

筑路指挥部以当地民工为施工主要力量,加上从外地调集的少量牧民,以及军区工兵二团和解放军战士,担任最艰难、最困难路段施工,如“一步天险架天涯桥”、“楚玛尔河(雪水河)会战”,是修筑青藏公路的两大恶战。除此,开始时也遇到筑路中的许多困难:高寒缺氧、缺柴少菜、吃夹生饭、喝冰雪水,病员多、出工率低、搭帐篷、睡地铺,特别是住的问题,刚选择好一块背风朝阳高坡平坦地带,搭好整整齐齐一顶挨一顶的棉帐篷,不一会一股特大风暴骤然袭来,将帐篷一顶一顶刮得东倒西歪,有的帐篷支得不牢,钉得不稳,刮出去二三百米远,待工人下班回来一看都傻眼了。顾不

上吃饭,更顾不得劳累,连口水也没喝,天已黑了下来,人人重新支帐篷,可是由于风刮得很大,怎么弄都难以将帐篷支起来。刚支起来的几顶摇摇欲坠的帐篷,又被风刮倒了,再架起来又倒了,倒了又架起来,最后,大家战斗了近两个小时,又累又饿又渴,才架起不到七顶帐篷,这时累得躺在地上的政委慕生忠、副政委任启民同志下令:“吃饭睡觉。”所有战士牧民随便吃了一些凉饭冷菜,喝了点凉开水,有的同志只喝了点凉开水,累得连饭也没吃,就去睡觉了,可是往哪里睡呢?几百上千人,架起来的帐篷仅有七顶啊!可是你推他,他推你,推来推去谁也不肯去睡帐篷。最后还是慕生忠政委高声生气地指定:病号、年纪大的、体弱的、女同志都住进帐篷。还剩有两顶,突然负责后勤的三大队长抢着说:慕政委、任政委、邓工程师,还有指挥部几个领导,他们年大体弱、担子重住一顶,另外一顶给兵工二团的领导,老干部住。慕政委正要说什么,大队长说就这么定了,这才将架好的七顶帐篷都住进了人,最后三大队长说,其他战士同志,牧民工各自找地方睡。这时,有的睡在马车上,有的将帐篷堆起来铺好睡上面,有的铺上羊皮睡地铺,更好奇的是有几个牧民,看到有几峰骆驼在那卧着,他们都过去看了看说有睡处了,就在骆驼之间,挨着它铺上垫子,靠着骆驼睡,真还暖烘烘的,真像住上“高级宾馆”还有驼绒呢!这是诸多困难中的一个例子。特别是筑路施工中的困难,那就更艰难了。

(2)架“天涯桥”

一开始遇到的就是在高山的入口处,称为“一步天险”的天涯涧上,在既缺架桥钢材,更缺技术人才的情况下,要求在三天内架好桥梁,当时,除复杂的地形地质条件和恶劣的气候环境外,架桥的材料只有九根不到九米长的圆木,“一步天险”的跨度是十二米,还差三米多,怎么办呢?经技术人员和领导研究。提出两种意见:一是将每一根圆木接长;二是将两岸的崖壁向涧心各伸展两米,则长出四米,就够长度了。经反复研究,第一种意见接长圆木倒是好办法,问题在于现场没有圆木,要从别的地方运来,时间来不及,显然是不行的,最后研究确定用第二种办法。采取了在两岸的石壁崖上凿出较深的倾斜石窝,再插两排木桩,各用五根圆木分别在两岸的石窝稳稳托起,挨着木桩,平砌在上面,使两岸的崖壁各向涧心伸

长了两米,这就共伸展了四米,这样九米的圆木,恰好被牢牢地固定在天涯涧上。在桥的各结合部,用适当的钢筋截断成一节一节的短钢筋打成许多蚂蟥钉,来代替固定结合部木头的铁甲板和螺杆,在“一步天险”的天涯涧上,牢牢地固定住了横跨两边的“天涯桥”,这真是在公路建桥史上的一个创举。

(3)“雪水河会战”

雪水河会战也就是楚玛尔河会战。它是修筑青藏公路的一场恶战。雪水河是从昆仑山流出的冰雪水,经过常年冲刷而形成的季节河,“六十年前就称雪水河”,而实际祖国版图上找不到这条河。1954年,在西北军区汽车一团在龚志云副团长带领下,组成一百辆汽车的车队首次从兰州至拉萨,运输支援西藏急需物资途中,提到通过昆仑山下时,有条近百米宽水流急湍的河——楚玛尔河,经查当时确有楚玛尔河,却没有雪水河的提法,那时一百辆车因河水冰层薄,陷车,奋斗了三天两夜,才渡过楚玛尔河,河的两岸是十几丈高的陡壁,像刀削一般,而路是从崖上直到沟底,随“之”字形绕了近七十度的弯,然后再上到坡的对面。修这路段虽是夏天,却是“早穿棉衣,午穿纱”,高原上夜里很凉,白天烈日炎炎如同火烤,蚊虫成群,工人们脱掉棉衣穿着衬衣,有的民工干脆光着膀子脊梁骨,挥着铁锤、镐头、铁锹分头干活,大家肩膀脱了层皮,身上被蚊虫咬肿了,手指渗着血,战士民工仍然拼命干活,坡上坡下、崖上崖下,沟边河里,抡铁锤、镐头,满身大汗,没有一个人叫苦叫累。他们抢时间,争分夺秒,不分白天黑夜。共同目标是:按期完成施工任务。战士民工都是这样干,三个队的领导,每天晚上跟班作业,每一个工队,谁也不愿第一个先离开工地,队领导同样谁也不愿先离开工地,最后解决这个矛盾的办法,只好由三方领导达成一致协议同时收工。第二天早上,不用号令,早早起床,自行集合,悄悄来到工地,披星戴月,用劳动号子迎来新的一天。牧民工共产党员队长王德明同志,任劳任怨,吃苦肯干,干活捡最累最脏的干,工地上他手握斑斑血迹的镐把,不停地急扬猛挖,一人干了二人的活;被强烈的紫外线灼得如同烫伤的脸上,汗珠从头上嘀嗒嘀嗒往地上落。晚上别人早躺在铺上发出香甜的鼾声,可他自己还在帐篷外的牛粪火堆捶打修理筑路工具。它靠着共产党员“吃苦在前,享受在后”的表率

作用和优秀品质，带领全队二百五十人干了五百多人的活，荣获“老虎队”的光荣称号。成为修筑青藏公路线上的一面旗子。

(4)筑路爬过昆仑山

昆仑山是世界屋脊的大山之一，可以与喜马拉雅山、天山山脉并列。昆仑山山大沟深、坡陡弯急、严寒冰冻、空气稀薄、飞沙走石、沼泽翻浆。这些自然环境给修路带来极大困难。明知山有虎偏向虎山行，昆仑山是青藏公路的必经之地，别无他选，困难也是罕见的，被世人称之为“生命禁区”，是免不拉屎，鸟不飞的区域，可是青藏公路必须从昆仑山间通过，沟深用土填起来，成半填半挖，石山高炸药将它搬家，凿出一条路来，几万战士民工，分段奋勇战斗在昆仑山上。它上山下山长达百公里，在山间沟里要开出一条汽车跑的路来谈何容易？战士民工讲：“共产党领导下的各族人民，英雄的人民，没有克服不了的困难，我们拼死拼活一定要拼上去，一定要修出一条路来！”听，多么雄壮的雷声，真是震得昆仑山也地动山摇啊！筑路的人们爬上了昆仑山，筑路的人们奋战在昆仑山，筑路的英雄战斗在昆仑山，他们一直在四千五百米的“禁区”“险地”艰难地劈山修路……工作这样困苦而他们的物质生活却难以想象，住的是搭在雪山草地上的帐篷，吃的是除米面之外只有煮黄豆吃干菜，很少见到一叶青菜，有许多人得了一种奇怪的病症：腿上生出一块块紫色的斑，疼得揪心。据医生讲，得这种病是因长期吃不到蔬菜，缺乏维生素E引起的。此时从格尔木运来水萝卜作为慰问品送到各施工队，每顿饭每人只发给一个水萝卜，病号发两个，吃了大几天，不少人的病好多了，也不疼了，又吃了几天病渐渐地都好了。后来从这次的教训中，他们从高原动物适应高原环境的奥秘中，找到了适应高原环境的办法，即吃野牛羊肉加强人体的营养，战胜疾病。正在筑路大军生活好一点的时候，偏偏在格尔木方向下了暴雨，新修的路几处被冲断，运粮的汽车过不来，库存粮已经不多了，据管后勤的大队长说，现有粮每人只能摊到三斤，筑路指挥部规定民工现有粮必须坚持吃六天。每天只能吃半斤粮，显然不够吃，那样高强度的劳动，显然是支撑不了的，只能在野地挖地鼠充饥。三天后地鼠肉竟成了主食。可是工地附近地鼠就要吃光了，牛羊肉也运不到工地，粮食仍不见影子，筑路大军就要陷入绝粮的困

境。第七天幸有唐古拉山地区的藏族头人昂才,带着五百头牦牛驮着六万斤粮食当天运到了施工工地。粮食一到,困境解围,筑路大军吃饱肚子,劲头十足地干起来了。

(5) 决战唐古拉山

唐古拉山横在青海省格尔木的西南角,主峰海拔六千零九十六米,巍巍千里,而筑路大军,登上了五千四百米的唐古拉山,全体战士民工更加头疼恶心,胸闷气短,不想吃饭,身上无力,嘴唇干裂,脸上脱皮,这是初到青海高原者出现的高原反应症的强烈反应,过十余天习惯后自然就会好的,决不要顾虑有什么病了,如果是感冒了就要及时治疗,绝对要防止转化为肺水肿。刚到高原的同志,别说劳动,就是徒手走路,也感到氧气不足,气喘吁吁,可大家明白一条,唐古拉山10月至次年3月前,这半年间,属于冰雪封冻期间,恶劣的气候,一切物资东西是运不进来的,如果10月份前还过不了山,那就意味着这支筑路大军就会被唐古拉山困死在这里的。慕生忠政委和他的指挥部决定,当即召开政治动员大会,慕政委进行了动员,他以简短、有力、生动的坚强声音说:“同志们,党考验我们的时候到了,我们要以顽强拼搏的战斗精神,要以一不怕苦,二不怕死的连续战斗的拼死精神,苦干三十天,决心战胜唐古拉山。共产党员,青年团员同志们,英勇奋斗啊!”会议刚一解散,慕政委、任副政委和全体筑路队员向小老虎一样涌向各个施工工地,从此和大家一样,成天在工地上抡锤砸石,挥锹挖石运沙,一个个脸上发紫,嘴唇干裂,汗流满面,皮肤仿佛能擦着火柴。如此繁重的劳动,所有的人每天只能吃一些放盐的面疙瘩,见不到一叶蔬菜,闻不到油腥味,人瘦得变了形,形如猴子,就在这样的条件下,仅以二十五天时间,提前五天打通了唐古拉山山顶,又向安多进军,接着又以二十天时间,前进了一百三十公里,挺进到拉萨的羊八井。羊八井石峡是冈底斯山脉的“门缝”,全长十五公里。就是这个“门缝”,千百年来一直阻挡着西藏的交通。英雄的工程兵部队以月亮作“天灯”,昼夜轮番着战斗着。涌现出了许多能工巧匠和英雄壮士,有的一口气不停地连续打锤六百四十四下,有的改革爆破法,把工作效率提高了三倍,有的战士成了轮番连续干了两三班的拼命三郎,一人干了三人的活。终于实现了十天斩开“门缝石峡”的工

程路段,保证了“险崖变坦途”的任务。在这个所谓“死神主宰的世界”,广大筑路军民在生与死的考验面前,勇往直前,忘我战斗。凭着艰苦创业的精神,征服了“世界屋脊”不能筑路的谎言。在筑路期间,毛泽东主席为修筑青藏公路亲笔题词:“为了帮助各兄弟民族,不怕困难,努力筑路。”毛主席的题词,大大鼓舞了筑路员工的斗志。青藏公路的修建还得到了全国人民的大力支援,各种物资、筑路材料、医药器材、粮食食品等等,从祖国的四面八方,源源不断地运往青藏公路各个施工工地,进一步增强了筑路大军战胜各种困难的决心和信心。

1953年3月至1954年10月,在慕生忠政委、任启民副政委率领下,在青藏公路指挥部领导下,经三万余名战士民工苦战七个月,修通了青海的格尔木至西藏的拉萨的青藏公路,至此全线通车(西宁至格尔木1953年已通车),全长两千一百余公里。从此,青藏一线被外国人断言:不能在世界屋脊修公路的谎言,被事实揭穿了。青藏公路是祖国内地联系西藏的主要交通运输通道。同时,党和国家及军队领导人,毛泽东、周恩来、朱德、彭德怀、陈毅、邓小平等关怀青藏公路的建设,有些领导人先后来到青藏公路沿线视察,给予了极大关注。从1955年起,对青藏公路进行了整修改建。交通部第五工程局第二工程处担负了格尔木至拉萨段的改建,到1958年完成安装二十四孔全长二百七十三米的钢筋混凝土装配T型梁式沱沱河大桥。青海省交通厅担负整治了西宁至格尔木的路段,在各河道上架设了永久性桥涵。这期间,国家共投资一亿元。该线基本达到晴雨通车的要求,而后到了1960年青海、西藏剿匪及边境作战中,青藏公路已是畅通无阻了,对运送兵员军用物资起了重要作用,特别对加速青藏两省(区)的经济建设和巩固祖国西南边陲国防发挥了巨大作用。汽车部队的作用也是功不可没的。

3. 修建新藏公路

从1950年开始,西北军区所属新疆军区,根据毛主席和政务院的指示,即开始努力寻找新疆进藏路线。虽经先后多次实地勘察新疆至西藏的路线,由于技术人员的缺乏,加之,线路资料和测设仪器缺乏,未能实现。直到1954年1月,经过反复勘查研究,在原

来工作的基础上,终于选出了比较合理的叶(城)、普(兰)新藏路线。此公路,北起新疆的叶城县,途经康西瓦、日土宗,南至西藏的普兰县,路线全长一千四百五十公里。它是我国西陲国防的主要干线,军事意义极为重要。在新疆、西藏的国防经济建设和边境作战中,新藏公路发挥了重要的作用。

新藏公路的修建是在1956年3月开始建筑的,当时,建立了新藏公路指挥所,由新疆军区南疆边防部队和三千多各族筑路员工参加,还有两个汽车连一百零八辆汽车,驮驴牛马、骆驼四百余头(峰)常年参与运输,这些在修筑新藏公路中,发挥了重要作用。沿线有十一个冰雪簇拥的高山(达坂),其中有七个大山海拔都在五千米以上,峭壁林立、人迹罕见、空气稀薄、气候严寒,给筑路带来极大困难,筑路任务十分艰巨。年轻力壮的小伙子干不了多长时间就脸色发白,胸闷气喘吁吁,口鼻出血。同时,气候变化无常,气温多在摄氏零下三十至四十多度,更增加了筑路的艰难,就在这样的艰苦条件下,人民子弟兵和筑路员工,经过十九个月的艰苦奋战,终于在1957年10月全线通车,新藏公路比原计划提前一年建成。新疆维吾尔自治区、新疆军区等相关单位,进行了竣工验收。有关部门和专家们对该线路的选择比较满意,对工程质量评定为优良等级,他们认为在没有任何资料和完备测设仪器机械的情况下,能勘测出这样一条满意的、质量良好的新藏公路是很不容易的。新藏公路是世界上海拔最高的公路之一,他的修通从根本上改变了藏北地区国防交通运输的落后面貌,结束了依靠人背畜驮向阿里高原长途运送军用物资装备和给养的历史。

当时由于筑路条件极差,新建公路标准很低,力争先通车后改善,新藏公路全线只有七十公里为双车道,其余由五百三十公里按老六级乙的标准修建,路基由于地形条件限制,加之,经济困难约束,只有三点五至四点五公尺宽的单车道,还有八百五十公里为粗略便道通车。同时,冰山达坂地段塌方严重,有些“路害”较多,难以提高公路技术等级,如坡度大、弯道急、曲线小,另外,沿线桥梁多为木料建造,承载能力很低,只作季节性通车,即晴通雨止。1962年为保障边境作战的军事运输需要,确保作战的胜利,新疆自治区交通厅调派五百余民工和技术骨干以及一定数量的汽车、人畜力运

输,以保障新藏公路的重点整修加宽,增修了部分桥涵和会车道,部分公路的通行能力有所提高。接着,1965 年根据新疆经济建设的需要,对新藏公路全线又进行了整修增设桥涵,使路况有了大的改善。

国防干线公路的整治。进入 60 年代,兰州、新疆军区和西北其他各省军民在开拓新线公路的同时,1964 年对现有国道进行了整修和改建。西北各省(区)都集中力量整治国道干线,主要是加宽路基,增修桥涵,铺筑路面。整治效果较为明显的国防公路有全国之冠的西(安)兰(州)公路,还有兰(州)包(头)公路,甘川公路,甘新公路,乌鲁木齐至伊宁公路,乌(乌鲁木齐)喀(什)公路等。通过这次整修,西北地区的主要国防公路在技术标准和通行能力方面有了较大的提高。

十五、青藏高原苦战五十载

1. 根据毛主席“五七指示”部队办农牧场

1960年由于自然灾害,苏联逼债,人为的灾害造成国家连遭三年经济困难。人民生活十分困难,粮食物品短缺,有的地方饿死了不少群众。甘肃省一个饼子二元,一个鸡蛋五角,水果糖十五元一斤,牛羊肉限量买,什么都凭票买,一时造成人民群众的恐慌。当然经过党中央、国务院采取许多政策措施,逐渐改善,使国家经济、人民生活有了新的生机,国民经济大有改观。三年困难时期部队也不例外,粮食短缺,肉类副食买不到,部队每人每月粮食四十五斤,由于劳动强度大,年轻人也难以吃饱,还是瓜菜代,汤面大头菜(即回子白与白面条一锅煮)。团办农牧场。上级领导机关为了保障部队有一定的战斗力,根据党中央、毛主席的“五七指示”部队可以办农牧场。于是汽九团1960年在青海省兴海县大米滩和江西沟办农场,同时在野牛沟办牧场。在江西沟草滩上开了两千余亩荒地种青稞五百亩,约收一万二千五百余斤,种油菜一千五百亩,收油菜籽一万两千六百余斤,都分给各连队、团机关食堂,以辅助粮食及食油的不足。青稞主要是作猪饲料,养了猪就有肉吃,吃了猪肉就可以节省粮食。牧场主要养羊和牛,在牧场草滩放牧,请牧民照料,派一名干部和几个战士管理牧场,一年就可以平均杀羊六百余只,每只三十至四十余斤,分给各连队和机关改善伙食。另外,团里组织了打猎队,去打野驴、野牛、野马,一次能打几十头野驴、野牛、野马,每头平均杀二百五六十斤肉,最重的可杀三百余斤。野羊能打二三百只,每只平均出肉四十余斤。同时在青海湖捞鱼,一次可捞一千余斤。所有这些肉、鱼都分给连队和团机关食堂辅助改善伙食,使干部、战士提高了体质,保

障了一定的战斗力。军委为了保证团以上领导干部的体质,每人每月发黄豆三斤,以体现党对领导干部的关怀。

青海的兴海县大米滩办农场。由于粮食的短缺汽九团于1961年在兴海县的大米滩开了四百多亩荒地。这里的地形很好,有山有水没有路,处于黄河边是个小盆地,气温适宜种小麦。虽然大米滩由于各种原因不能插稻子,能种其他谷物。有个问题因山隔着,没有路,只有一条小的人行道,团里决定首先修通公路。由副团长张汗兴同志带领,司教连二个排由曹广忠连长及学过道路专业的黎运兵同志去大米滩修路。因团里没有测设仪器选线路,团里派宋惠恩同志到青海省测设队求援,还很顺利,该队满口答应,不几日即派技术人员选线测量制定出公路设计图纸。路线长近一公里,张副团长即准备炸药、推土机、拖拉机及其他工具开始修建公路,先炸山再挖土。张副团长熟练的用炸药炸山,亲自驾驶推土机推坡运土,这里是土山,地形是半填半挖,刚好将左边的土推倒右边的小沟里,填成一条近四米宽的公路。这是最理想的线形,经过干部、战士四十余天的辛勤劳动,一条一千五百米长的简易公路修通了,一切事情就好办了。马上准备春耕,拖拉机可以开进来,种子肥料可以运进来,一切需要的东西材料能运进来,一切准备好了就开始开垦荒地,经一个月的拖拉机的开荒,四百多亩平平整整的土地躺在那里等着主人去耕耘,小麦种子也随之运到农场,集中精力去播种了,经过半个多月的努力都种上了小麦,紧接着与当地政府联系好,修渠灌溉小麦地。副团长调来一个连的兵力,十余天就将所有主渠道、支流线路都修通了。水是从黄河引来的,既用水方便又灌溉十分充足。当年小麦就大面积丰收了,每亩就产二百余斤,总产八万余斤,除留足小麦种子外,每个单位均分六千余斤,解决了小麦短缺的问题,使部队的体力素质提高了,增强了部队的战斗力,部队生活有所改善。大米滩的美称是米粮仓、花果山。平平整整的田地,绿油油波浪似的一米多高的麦田,真是人见人爱,特别是新修的公路两旁栽的穿天杨已长成小孩的胳膊粗了,靠麦田的小山坡上修成梯田可以浇水,小麦地堰上都整整齐齐地栽着杏树和桃树就快结果子了。春季杏树和桃树都开了花,绿树成荫,果实满枝。麦苗、景色一片,大米滩成为汽车团美丽的家园,青藏高原汽车兵

深深地爱着绿色的大草原。

汽九团办的农牧场在青海省农业部是挂了号的，真是小有名气。省农牧业厅对该团的土地划分及农业技术方面都给予积极支持，对放牧的草地尽量给与照顾，在牧业区对放牧草地划分经常引起纠纷，因为放牧草地是牧民的生命线。该团的牧场特别注意这个问题，所以在牧区的影响是比较好的，军队后勤领导机关经常强调不能与牧民争利争草地，牧民是靠草地生存、靠牛羊生活的。汽九团的农牧场管理的是较好的，多次评为草原上的好农场、好牧场，经常受省农牧业部门的表彰，特别是该团大米滩农场，牧民称为青海草原上的“明灯、绿园”。军区后勤部门要大米滩农场，兴海县牧场写材料上报军区后勤部，几次写得都不行，最后场里要求后勤部派人来整理材料，因为汽车团是归后勤运输部门管理的，因此运输部门派了一个写作“秀才”来帮助整理材料，据说是个科领导，场里对他十分照顾，场长将他们写的初稿给这位“秀才”，“秀才”一会就看完了（其实他只翻一遍，没认真看），对场长说：“这稿不行，差远了……”场长说：“作为反映情况可以吧！”“情况也没反映出来。”秀才傲气的说：“我重写吧！”三天后，场长将“秀才”写的稿子交到部里。隔了几天上级领导给场长打电话说：“这稿不行要重写。”于是部里又派了两个同志重写了一稿，才交了差，那个秀才再没吭气，当天就走了。

农牧场移交当地政府。上世纪 60 年代末期，国家经济基本好转，部队随之供应有了好转，党中央决定：部队连续搞农牧业生产，已不适应经济形势的发展，应将部队所有办的农牧业生产无偿交给当地政府。于是汽九团在青海草原办的农场、牧场以及兴海县大米滩农场全部无偿地交给当地的农牧业部门，将农牧场的一切资产移交清后，在农牧场的所有军人全部返回部队。

2. 社会主义教育

党中央、毛主席 1965 年发出号召，在全国开展社会主义教育运动，党政军民全要积极参加受教育，而且党政军民团体都要派出干部，组成工作队在领导干部带领下到农村、基层组织进行社会主义教育，以提高全民的思想水平，政治觉悟，搞好社会主义革命和

经济建设。当年8月汽九团政委秦民生同志传达兰州军区电话会议精神,贯彻执行毛主席的批示:“军队排以上干部一律要参加地方社会主义教育。”经团党委研究,全团干部分期分批由团领导带队到上级指定地方参加社教。第一批抽调机关连队干部三十二名同志,组成社教工作队,进行了简单准备、思想动员,提出了具体要求,在秦民生政委带领下,到青海省化隆县进行半年的社会主义教育。队员分到各公社、生产队,有三人一组,五人一组,和群众同吃同住同劳动同学习,深入群众,了解情况,根据县里的安排进行工作。其间,团政治处派电影队到化隆县,慰问团社教工作队员和当地居民,周围几里地的村民都赶来看电影。电影鼓舞了队员的干劲和斗志,也受到群众的热烈欢迎。社教工作队圆满地完成了任务,于1966年3月春节前回到了团驻地。

1966年4月,团党委决定第二批干部到军区后勤部所属单位搞“四清运动”,即清政治、清阶级、清思想、清经济。也就是社会主义教育运动。当时团里派黎运兵、楚玉卿、马玉金、赖传廉、晏贤士等十余名同志去军区后勤部修理厂(即七四三七工厂)搞“四清运动”,参加军区后勤部组织的“四清”工作队。个人进行了准备,领足粮票、伙食费和必要的衣物、日用品,简短开了个会,团里指示黎运兵带队,于当月下旬到兰州军区后勤部机关报道。这次“四清”工作队共有五十六个人,来自后勤部所属总医院、一三三医院、六零五厂、工程团、汽九团,汽十四团、后勤机关等单位。在后期集中学习一周后,由后勤部政治委员陈克功率领,浩浩荡荡进入军区后勤部所属的汽车修理厂,时任厂长杨光辉同志。这个厂是原国民党从云南调往西北甘肃省兰州的。那时,西北军政长官张治中先生和甘肃省省长邓宝珊先生尽管属国民党反动体系,但他们属进步人士倾向于共产党,做了不少好事。解放兰州时将这个汽修厂保存完好无损,后来这个厂一直驻扎在兰州市拱星墩。工厂是接收国民党的烂摊子,因而兰州军区后勤部派出王成钦军代表到厂里进行清理整顿,经党的改造政策,使该厂广大职工干部,特别是一些老修理工,技术人员,近五十年为我军汽车修理作出了重要贡献。四清工作队进厂后,首先是宣布了“四清”工作队组织机构:队长陈克功,副队

长王景周(后勤运输部副部长),王迎之(后勤政治部科长),下设政工组组长李照明(汽九团政治处副主任),办事组组长(副队长兼),经济组组长吴政民(后勤财务科长)。汽修厂各车间设“四清”工作组:第一组组长赵波(后勤卫生部科长),第二组组长李琳(后勤运输部副科长),第三组组长徐成芳(后勤五零四厂副主任),第四组组长楚玉卿(团连指导员)。当即开了与厂领导,全厂职工群众见面大会。陈克功队长讲了话,厂领导表了态,而后分头进入自己的工作岗位开展工作。主要是先了解情况,深入群众交朋友,发动群众为展开工作打下一个良好的基础,接着调查研究,派人到云南省、贵州省、陕西省出去调查一些人的历史问题。有的长达三四个月,掌握第一手材料。随之,召开动员大会,小会面对面交代问题。这期间工作队员与群众同吃同住同劳动,利于真实材料的掌握。这样进行了两个多月,于1966年6月文化大革命已开始,甘肃省兰州市红卫兵小将也已出现,开始抓“资本主义道路当权派。”特别是地方政府、各级机关已不能进行正常工作,有的已停止了上班,红卫兵到处抓当权派。军区汽车修理厂因为是军队管辖,不进行文化大革命,后来军委规定:师以上单位进行,团以下单位不搞文化大革命。汽修厂是团以下单位当然就不搞了。可是“四清”工作队已受到影响,有些工作已难以开展,这样,工作队进行了近半年,直到1966年10月下旬,军区后勤部机关早已开展了文化大革命,直接影响了后勤所属的汽车修理厂。虽然没有开展文化大革命,实际波动很大。厂党委和“四清”工作队已难以控制汽修厂的局势,特别是军区后勤机关有几个同志在厂里“搞四清”,他们对“文革”理解较深思想活跃,有次“四清”工作队召开队员大会,队长正在讲话时,突然有个同志站起来高喊:这是什么时候了,还开什么会,我们到军区后勤造反去!这一喊会场乱套了,队长也不讲话了,会也散了、人也乱了、队长也傻了,人乱哄哄的往外挤。看到这么乱,有个同志说,要去应有个秩序,对对,咱们选个头吧!最后在三四个候选人当中定了个姓黎的,有秩序的走出了大楼。不知什么时候锣鼓、红旗、汽车都准备好了,这时又一个同志喊“到厂里车间转一圈再去后勤”。这时,谁也控制不了局面,大伙乱糟糟的挤进各车间,并喊着:我们去后勤造反去,造反去!各车间的工人都愣着傻眼了,工作都停了

下来。闯完各车间到厂门口坐汽车(领队人也不知道,什么时候谁准备好汽车的,看来是提前有准备的)敲锣打鼓到了军区后勤部驻地东教场。这时后勤部长黄曹龙、政委陈克功等领导已在办公楼外面等候着,还围了一圈群众看热闹。这时,工作队员(有的同志未去)下汽车围了过去。领队人对部长政委说:我们是汽修厂“四清”工作队队员,文化革命开始了,群众自己教育自己,大家要回工作单位,不搞“四清”啦。政委说“我们研究一下再说”,就这样结束回到厂里。回去后领队人当众说“我干不了,大家另请高明”。就这样散了。“四清”工作队仍由原队长领导工作,过了一段时间,后勤宣布“四清”工作队停止工作。随之汽车团的同志于当年11月都回到部队工作,“四清”工作也就结束了。尔后有人反思说,当时中央1966年“五一六”通知已经发表,特别是当年8月8日党中央开展文化大革命的决定已经公开发表。“四清”工作队那时停止工作是明智的,让群众自己解放自己,自己教育自己,那不是很好吗,然而,没有这样做。“四清”工作队领导受到厂里群众围攻是自然的事了,当然现在来看,文化大革命的发动本身就是错误的。给党、国家造成严重的后果。还要提到的一件事是汽车团的同志从汽修厂回到团里,领导讲:不参加文化大革命的单位,可以给后勤部写大字报或小字报。所以有的同志就写了小字报,内容是军区后勤部有派性。后来这个同志受到批评,作了个人检查。

3. “三支两军”

1967年下半年,汽车团根据党中央有关指示先后有团长肖俊岳、副团长张汉兴、副政委蔺怀鹏、政治处副主任李照明也都去“三支两军”(即支左、支工、支农;军管、军训),团里就没有政工领导干部,那时,团里的四个解放牌汽车连队在酒泉基地搞科技建设运输,政委秦民生在那里主持工作,参谋长刘胜也在基地。而汽车团驻西宁留守处有五个汽车连,一个修理连,一个司训队,除了执行繁重的平叛作战运输、边境平叛运输外,有团“五七”农牧场生产任务,还有军区指定的汽车驾驶员夜间训练试点任务。然而当时留守处只有副团长张汉兴、副政委蔺怀鹏、副参谋长牛希增、副主任李照明、处长张世亮。后来团长回到西宁留守处,工作不久就和副团

长、副政委闹矛盾，搞不团结。团长在军人大会上公开讲：“有人想当团长（暗指副团长），我还没当够呢！”据说有的干部在下边讲：李团长怎么这样讲话，水平太低了，不怕影响部队的稳定？另一个干部插话说：团长在机关就搞不团结，“三八”式老干部，军衔是少校，在机关当助理员，有名的三大少校之一啊！噢……从这以后据说将副政委通过上级到青海省西宁市公安局支左，又将政治处副主任派到甘肃省公安厅搞军管，就这样汽车团驻西宁留守处就没有政工领导干部了。接着又将副团长张汉兴同志也派到陕西省西安支左去了，就团长一个人说了算，独断专行。因此造成管理工作不太正常的局面。

支左干部。开始“三支两军”干部的选择，据了解内部情况的同志讲：三支两军干部的对象就是将来转业的对象。事实也是这样，据支左管干部的同志统计：某大单位“三支两军”的干部有副组长以上者（团级以上）干部共有三十名，属于一是年老体弱文化低者；二是水平低工作能力弱者；三是犯错误或是不受部队欢迎者；四是大专毕业有专业知识工作能力偏强者；五是先进工作者模范人物者。他具体的分类大体是：一类型十三人，二类型四人，三类型六人，四类型四人，五类型三人。占三十人的百分比依次是一类占百分之四十三，二类占百分之十三，三类占百分之二十，四类占百分之十三，五类占百分之十。总的看一至三类型的同志占支左三十人中的百分之七十六强，而四五类型的人占百分之二十三弱。当然这些数字不一定是准确的，但不难看出好的和比较好的支左同志占三十人中的少数，说明开始选择这批支左干部偏重于年老体弱、工作能力弱的同志去支左（当然部队需要年富力强的干部作骨干这是对的）。据说当时选择三支两军的对象，支左干部就是转业的对象，这种思想在各级干部部门是存在的。据了解汽车部队和运输部门支左的干部中转业的约有二十余人。据支左的几个同志讲，他们在1970年支左期间军区后勤政治部干部科长谈话时，就征求意见，你可否留在支左单位工作，现在去要比将来转业要好，你们已经有了几年支左的基础，情况熟悉，而且该单位支左组长也提出来让你留下，暗示可以任命局领导职务，该同志是核心领导小组成员，他予以当面拒绝，并说愿在部队继续工

作,年龄又不大,四十六岁,身体也好,而且是大学本科毕业,学习成绩优秀,有一定的专业知识,是先进工作者,随后军区后勤领导人找其谈话还是动员其转业。

撤回部队。根据党中央 1972 年三十二号文件精神,兰州军区后勤部先后将三支两军人员撤回部队。于是他们所在的支左单位于 1972 年 11 月间,召开会议研究决定第一批撤出四十余名支左人员,第二批于 1973 年撤出二十余名,其中汽车部队有六名。返回部队时,支左单位开了欢送会,赠送《列宁选集》、英雄 100 号水笔

等,并与领导干部集体合影,离开支左单位时,单位领导和机关同志欢送(见图 11),不少同志流出热情的眼泪,深受感动,同时政工部门派领导和群众代表,将军代表送到部队驻地,使他们热泪盈眶感谢单位领导的关怀。说明这几年三支两军中,军代表作出了一定成绩,尽了应尽的责任,他们以身作则,



图 11 1973 年 8 月甘肃省重工业局机关全体同志欢送军代表合影。前二从右八人依次为王云、赵金印、梅方、崔东鲁为局领导,梅方为组长。

吃苦肯干,不搞特殊,与群众同吃同住同工作,不拿支左单位的一针一线,吃饭常同大家站队买饭吃,为个人从不动用支左单位的车辆,从不搞不正之风,因此受到支左单位群众的赞扬,这也是很自然的。特别是有的同志转业时,不知他们怎么知道的,支左单位的王永吉、李财源、杨春善、高长久,杨永红等同志从城里广场连跑带奔七里路,气喘吁吁、汗水淋淋的赶到兰州火车站欢送军代表。当时,本人和家属都已进入车厢,等待火车开动,突然,顺火车路由西向东闯过几个人来,仔细一看愣了,原来是支左单位一块工作的几个同志欢送来了,瞬间眼泪溢出眼眶,话也说不出来了。此时火车已启动了,有几十双手晃来摇去,脸上泪水涟涟,再见、再见、再见啦!情景十分感人……至现在感悟深深,至今他们相互间还广泛联系着。情谊深深。

十年动乱,五年支左。全军有相当数量的官兵,响应党中央、毛主席的号召到各地“三支两军”,而该单位共有三十多名干部(团级八名)到西安、兰州、西宁三省的公安机关、交通运输部门、铁路公路部门、文教机关等单位进行军管、军训、支左、支工。那时,最关键的问题是看你支持那一派,如捍卫毛泽东思想战斗队啦、井冈山战斗队啦、八一八战斗队、延安战斗队等等,你要说解放军支持左派广大群众,红卫兵会说你这是口头革命派,非要你具体的,支持“八一八”战斗队还是支持延安战斗队,如果他们是“八一八”的成员,那你支持“八一八”才行。尤其在1966年初至1967年间,兰州、西宁以及全国正是乱的时候,围攻党政机关甚至解放军的领导机关。后来党中央发出“要文斗,不要武斗,让群众自己教育自己,回单位闹革命”等政策。1968年以后,西北地区文化大革命比较平稳了,接着地方组织了工人宣传队,汽车部队也组织了军宣队进入一些单位。五年来(从1968年7月到1973年1月)尽管支左人员执行了错误路线,就军人来说“服从命令是军人的天职”,他们是执行上级领导的命令,执行“三支两军”任务。这些同志作了一些应做的工作、应尽的责任。他们远离家庭,在支左岗位吃苦受累,有的劳累几次住院,有的挨打受骂甚至被打伤,有的牺牲流血献出宝贵的生命。他们不顾个人的利益,在支左岗位兢兢业业为党为革命努力工作不计其利。

支左的干部做了一些实实在在的工作:为一批在“文革”中的干部平了反,并考察了一些干部的任用工作;进行了“一打三反”(打击反革命、反贪污、反浪费、反官僚主义)工作;开展了“农业学大寨,工业学大庆”活动,展开了整党试点工作。省公安厅“军管会”为公检法任用了一批干部,整党工作通过办学习班的党员,登记时全部合格。

4. 汽车兵的大嫂们

汽九团在朝鲜进行作战,运输时干部是不能带家属的。1958年从朝鲜撤回祖国后,家属陆续从各地集中来到部队,汽九团家属队奉命从兰州迁往大西北青海省西宁市。住在城内临时家属院,待部队营房建好后于西宁市大堡子才正式有几座楼作为家属院。开始

只有四十余户逐渐增至九十余户,同时设立了家属队居民委员会,有主任、副主任,也建了党小组,归团政治处党支部管理过组织生活,交党费。一切工作由政治处派一政治干事负责。

汽车部队家属的艰难。部队的家属不好当,当汽车部队的家属更艰难,汽九团是野战军,山南海北、国内国外,从祖国的大东北到边陲的大西北,甘肃、新疆几条主干线里程约五千余公里,每一条线路都有他们车印踪迹,走遍了西北五省及西藏的一些主要公路干线,执行军运物资运输,而所有的家属只能留在汽车部队留守处的家属队居住,遇到许多具体事情,生活起来困难重重,家属来自哈尔滨、沈阳、长春、河北、北京、河南、山西、山东、内蒙、上海、江苏、湖南、广东、陕西、甘肃、四川、贵州等十七个省市自治区,其中主要是哈尔滨、沈阳、山东、江苏、山西,1960年以后又增添了一些,以陕西、四川等省居多。这些家属组成人员来自繁华美丽、经济发达、居住舒适的北京、上海、哈尔滨、沈阳等大城市,突然来到大西北的青藏高原上西宁市的大堡子。这里属草原边缘,气候严寒,人烟稀少,空气稀薄,经济落后,交通不便,生产落后,只出产青稞和少量春小麦以及大头菜,土豆是广大人民群众的主要生活品,有少量的油菜、豆角、白菜、韭菜,西红柿是既缺又昂贵,那时,一般两三角至七八毛钱一斤,多数家属吃不起,常年吃土豆、大头菜。经过较长时间的锻炼,她们已习惯了高原生活,大家在家属队像是一家人,一天嘻嘻哈哈、高高兴兴地生活在一个大家庭,家属队像是个大学校,除做家务、带小孩外还要每天上街买油盐酱醋菜,到四五里外的粮站买米面;自己组织开会读报,学习《毛主席选集》,参加团里的政治活动;帮助团里生产劳动;搞义务劳动帮战士拆洗缝补衣物和被褥。

家务劳动。她们来西北以前,不少军人家属是地方的干部或职工。有的当教员,有的是行政管理人员,有的是工厂职工,还有的是抗美援朝志愿军医院的护士,在朝鲜战场第一线救护过伤员等。她们为了随自己的丈夫进军大西北,牺牲个人利益,失去了自己的前程,有的办了离职手续,一次性领取离职费用;有的干脆辞职不干了家属;还有的结婚生小孩后就当了家属,如金莲玉是共产党员,她是朝鲜族人,来到西宁汽九团后,主要是搞居委会主任的工作。

她非常活泼三十多岁爱说爱笑爱跳,大家都喜欢她,接近她,她还善于团结人特爱劳动,虽是领导干部的爱人,一点架子也没有,干部、战士都爱与她接近,就是个性强了点,她是个好同志、好家属。家属队的所有家属,包括团领导的家属,没有一个雇保姆的,就是有三四个孩子的也不请人帮忙。这个家属队的突出特点是勤劳持家、艰苦朴素。几十年来的好传统,一直保持着。她们的主要任务是:干好家务,带好孩子,做好三顿饭,剩余时间就是参加家属队的活动。她们每月到距大堡子四五里以外的粮站去买米面相当困难。她们结伙六七个或八九个家属走着去买粮。早晨 6、7 点动身,赶 8 点左右到粮站去站队。那时买粮买菜都要站队,如果晚了就买不到菜,特别是买粮迟了要等两个多小时才能一家一家开始买粮,一家就需要几十分钟。当时每人二十八斤口粮,一般一家就要买百十斤粮,而且品种多,白面、大米、小米、玉米面、青稞面、豆面等。当然,不是每一种都买,可是杂粮规定必须买,按标准口粮的百分之三十计,一人只能买八斤左右的细粮(白面或大米),其余都是粗粮,按自己的需要挑选品种,买够标准为止,同时还要等相跟的家属都买到才能走,以便互相照顾。买完后要到公路边等车,是汽九团自己的汽车,从城里装车回驻地路过粮站,这也是提前和连队约好的,哪一天去装车,她们就哪一天去买粮,有的是卸了物资的空车捎运,不约好就不能去买粮,因为当时到大堡子的公共汽车一天只有一两趟,而且时间不固定,等的时间更长,有时人多了还坐不上,所以一般不能等公共汽车买粮,只有等汽九团自己的汽车,通常是顺利的,可是有时等一两小时也来不了车,有个别司机到粮站跟前知道是团里的家属挥手让停车,司机故意一踩油门快速地开过去了,等上两三个小时也回不去。夏天还好如遇上冬天冻得脚都肿了,如再遇上雨天把米面都淋湿了。汽车兵的大嫂们也很艰苦啊!跟上当汽车兵的丈夫,在严寒的草原上也吃了不少苦,受了不少罪,他们不少是在大城市过惯了舒适生活的大姑娘、大媳妇,到这个地步也真不容易呀!十几年、几十年就是这样熬过来的,靠坚定的意志,靠坚强的韧性,靠人生的信念,他们总算走完了艰苦的路程,他们到上世纪 80 年代就好多了,过上较舒适的生活。可是有个别经不起考验的“娇小姐”“阔太太”在恶劣的环境中,丢下汽车兵的丈夫开

了小差……

政治活动。家属队在汽九团政治处倡导下,在居委会主任,共产党员金莲玉的具体组织下(她是朝鲜族),家属编组分成几个小组每周读二至三次报纸,学习时事政策还组织讨论。关心国家大事,效果比较明显,家属队基本没有争吵打架现象,总的来说是团结的热爱集体的,热心参加各种活动。互相帮助,爱老扶幼,有次老金家的小女孩因腿病要住院治疗,家里还有两个小孩需照顾做家务,抽不出来,当隔壁邻居老段家得知后,她妈正好来队看望女儿,即主动提出让老太太到医院照看小孩,问题解决了,老金真高兴十分感激老太太,直到女孩病好出院,老太太一直守护在女孩的身旁,小孩不停地叫奶奶长,奶奶短,看来他对老太太已有了感情。住院四十多天,用车将他们接回家属队,女孩还在奶奶、奶奶地叫个不停,真感动人哪!……老金全家非常感谢老太太,尔后还给老太太买了一套衣服。还有个连长的爱人中午在家做饭,她的小女孩在院子里玩,院旁有个水坑,几个小孩玩耍时不慎连长的小女孩掉进了水坑,别的小孩大叫,当大人出来救出孩子时已晚,不治身亡,连长不在家,只有她一个人在家,其他家属去看她安慰她,并帮助料理家务,直到她丈夫从外地赶到家里为止。另外,当团里开大会领导作报告时,她们主动参加大会听报告,直到大会结束,才散去回家。

助军生产。那是1960年国家经济困难时期,部队都搞农业生产,汽九团也在部队驻地附近黑嘴子菜地种山药蛋、大头菜,部队由于平叛运输任务紧张,抽不出人种菜,所以,家属队组织人员去支援,帮助团菜地生产。先是切山药蛋种子,到地里下种培土;随后当连队插大头菜秧时,又帮助连队插秧苗;待到长起来时帮助拔草,田地管理培土;到收获时跟着战士捡山药蛋,收割时削整大头菜直到收完为止。

义务劳动。汽车九团的家属来自四面八方,真是五湖四海,来自十七个省市自治区,最集中的是辽宁沈阳,黑龙江的哈尔滨,山东省、陕西省,从最远的冰城哈尔滨到大西北的青海偏僻高原西宁市,约计六千公里之遥,他们从美丽的花园式的旅游城市到了高寒草原的青海省西宁小城,真是差之千里,一切的一切发生了很大的

变化；从大米白面高粱米到玉米面青稞面粗白面；从高级宽阔水泥路沥青路到低级凹凸不平的砂石路、黄土路、马车路；从无轨电车豪华公交车到浑身都响的公交车、货运大卡车；从宽大有暖气的高楼房到窄小生火炉的矮平房；从风景美丽环境幽雅到大风沙尘天天有的草原小山村，真是吃住行各方面都发生了质的变化。他们一到大西北兰州、西宁什么都看不惯，他们说早知如此何必当初，真想一下飞回沈阳哈尔滨……可是他们经过一个时期的锻炼，以革命精神和坚强意志，艰苦奋斗，闯过了这个“坎”，思想上发生了极大的变化，走上了广阔平坦的道路，这是很不简单的。特别是改革开放以后，人的思想作风，精神面貌生活质量都发生了深刻的变化。人的变化最突出、最大的是从想“飞走”变到安心定居下来，他们在政治上学习“毛著”，生活中助军生产、义务劳动，尤其是家务劳动，做饭带孩子，是看不见的“辛勤劳动”，而且一坚持就是半个世纪，三十年，二十年。有些汽九团的干部家属，上世纪的60年末就到更艰苦更遥远的新疆军区的汽车第二十九团工作，有的安家落户在叶城。他（她）们早已当上了爷爷、奶奶，甚至有的儿女的儿女也当上了爷爷奶奶啊！真是变化大了，太大了……提到汽九团老汽车兵的老家属，当时，在青海省西宁大堡子的家属队，他们常常到各汽车连队轮流帮干部战士洗衣服、拆洗被褥。洗好缝好整好，整整齐齐叠好，送到连队干部战士寝室。开始有些战士不好意思，将衣服床单藏起来，让他们找不到寻不着，只能洗被褥。后来，家属院居委会主任金莲玉同志分别找各连的连长指导员讲了这个情况，逐步扭转了藏衣服的做法，当他们到连队时，战士将需要洗的衣物主动送到家属们的手里，分别写上名字编了号以便识别，洗好后按编号送到战士的寝室。尤其在“五一”“十一”“元旦”“春节”节假日，家属们都集中起来，分头拿着盆子、搓板、肥皂到各连集中洗衣被，受到干部战士的热情欢迎，团里表扬她们的义务奉献精神。值得一提的是朝鲜族金玉莲同志，虽是团领导干部的家属，却平易近人，干部战士亲切地称她：“老金，老金！”她会做朝鲜酸菜，原料是白菜及蒜、姜、辣椒，捣碎放盐拌匀做调料待用，将白菜洗净切碎放在缸里，一层菜一层调料，视自己的口味适量可增可减，最好放几个苹果或梨切块与菜搅起味道更好，调好后压紧盖住让它发酵

两三天即可吃,气温不能热,否则发酸就不好吃了。她将这个方法教给连队去做,大家十分喜爱吃这种菜,家属队、各连队都会做朝鲜酸菜。

团里召开学“毛主席著作”积极分子大会,也让家属队选出代表参加,本来应该是金莲玉参加,因为她是组织者又是居委会主任,她自己不让选,所以,最后选出其他三位代表,参加了汽九团学习毛主席著作积极分子代表大会的代表且集体合影。

5. 汽车连野营拉练

1967年冬根据上级安排,部队要进行冬季野营拉练训练,以锻炼军人的革命意志,进一步提高部队的战斗力。汽九团确定政治处副主任带领汽车六连,由连长王德昌在青海省湟源县黑嘴子附近的一个小山村扎营,在老乡家吃住。白天进行训练,晚上组织学习,与战士摸爬滚打同吃同住同训练同学习。副主任住在贫协主席郭老汉家里,郭老汉已年过花甲,生有一子一女都成家立业,有一小孙女上学,有一小院子独立居住,家庭过得很殷实,就是老伴早年过世了,同儿子一起生活。老汉年轻时,家境很穷,没有上过学,人很厚道老实,在群众中很有威信。从1949年9月7日,我军解放了西宁和青海全省。接着我政府发动群众进行土地改革,建立政权。从此,郭老汉当上贫协主席,他为我们军事训练提供了许多便利条件,协助汽车连较好地完成野营拉练任务,当时,很感激贫协郭主席。十六天野营拉练胜利地结束了。不几日,郭老汉到部队驻地看望副主任和王连长,值班员打电话,副主任当即让他进来了,一见面他们非常热情,相互问候,落座抽烟喝茶,并摆了一碟瓜子,几个苹果,谈了许多。时间过得很快,到了中午开饭时间,王连长副主任让郭主席吃饭,他立即站起来要走,王连长将他拉住,“唉,不能走,我们副主任已让通讯员打饭去了,坐,坐。”一会儿,通讯员端着几个菜和大米饭进来放在桌子上,副主任拿出一瓶高粱白,几个人一边吃,一边喝,一边谈,十分热情随便,说说笑笑,不觉一个小时过去了。这充分体现了军民关系如鱼水关系,真是“军民团结如一人,试看天下谁能敌”。军民团结系战胜敌人的法宝。郭老汉就要离开军营,而军民之心却永远在一起,他慢慢地远去……

6. 汽九团既是运输队又是“职业”学校

中国人民解放军汽车第九团,是老汽车运输部队,是1950年初新组建的部队,是中国人民志愿军的汽车团。1958年该团离朝回国,从东北的安东挺进青藏高原,归属兰州军区建制,由兰州军区后勤部直接领导,从1958年4月由兰州迁至青海省西宁市大堡子长期驻扎。执行四年之久的平叛作战运输,边境作战运输,直至2006年底,已近五十个年头(半个世纪),艰苦奋战在青藏高原。他们现仍驻扎在青海西宁的大堡子作为军区值班汽车团,仍在执行六盘山、华家岭、七道岭、日月山、巴颜喀拉山、昆仑山一带的各种运输任务……

光阴如箭,日月如梭。地球反反复复转来转去,瞬间五十年过去了,时间过得真快啊!人的一生中恐怕只有一个五十年,两个五十年的实在不多,全国一百岁以上的老人几百、几千?据现在所知全国最多的百岁以上老人超不过五千人吧。现在兰州军区后勤运输部机关及汽车九团的老汽车兵在世的都七八十岁了,据了解年纪最大的有原西北军区后勤运输部兽力科科长张光前老红军2004年4月已九十八岁,身体仍然健康、活动自如,人们都羡慕张老的健康长寿。还有原西北军区后勤部运输部监察室主任王成钦老人,他已九十一岁高龄,现在还晨练参加运动,2006年党的八十五周年诞辰,中共甘肃直属工委授予王成钦老汽车兵为“优秀共产党员”。兰州市总工会党组授予其爱人周效惠老人(八十八岁)“荣誉证书”。

培训司机。汽车九团那时最急迫的是解决司机短缺问题。只有培训更多的合格驾驶员才能完成平叛作战运输任务,团司令部经研究采取几条措施:一是,调整运力。将原先的老司机从别的岗位上调到运输连队驾驶车辆,各连干其他工作的老司机全部上路开车,解决急需;二是,重新培训。将分配来的新司机,以连为单位集中,抽出车辆指定一个排长组织重新培训,老司机做教练,以运带训,以训为主,在极短的时间内,使他们成为能独立驾驶车辆的合格司机。此项培训工作,任何人不得干扰,如有变更必须经团司令部批准;三是,以老带新。重点指定思想好,技术全面的老驾驶员,定车定人定期,包干尽快将助手带训成合格的能独立驾驶车辆的

司机,并要确保行车安全。经过上述三种办法,在五个月内不仅解决了全团短缺司机的问题,而且重新带训能独立驾驶车辆的司机一百六十余名。在平叛四年中,汽九团培训司机一千二百九十六名。1962年至1984年司训队及连队自训司机六千六百八十六名。1985年至2006年底培训司机四千零五十三名。近五十年汽九团总共培训司机一万二千零八十七名,为国家培养了技术人才,做出了应有的贡献。培养连队干部同时从连队战士中自己培养的连排干部有五百三十名,大部分是1984年以前从战士中提拔的干部。1984年以后,主要是各级正规学校毕业分配来部队的各种干部,很少再由团里直接提拔干部,就是符合干部条件的战士,也是选苗子经上级批准或考试合格后送各种军校学习才能提升。

培训司机、提升干部数字的依据,是按当时全团实有人数,即一千八百名,因那时实行义务兵役制,按每年百分之二十老兵退伍,再补充新兵也按百分之二十,补充新兵三百六十名,再按三百六十名的百分之十为三十六名,应培训司机数为三百二十四名,除去百分之五的淘汰数(该团有两个司训队)。因跨隔时间近五十年,现在无法统计实训数。同样自己提升的干部数为实训司机数的百分之六,选提干部七百二十一名,也接近实际。当然,自己培训的司机在实际操作驾驶技术方面还可以,在理论方面较差,应继续在上上级办的正规技术学校、技工大队有计划地深造,以提高部队汽车驾驶员的技能和理论水平,他们也是这样做的。从1979年至1980年兰州军区后勤部等单位的汽车运输管理系统开展了适应战备训练,举办驾驶员学习班八十五期,共训练驾驶员四万八千六百九十八名,其中复训两万一千九百六十七名驾驶员,汽九团新训、复训驾驶员都参加了。兰州军区后勤运输部开展了在职驾驶员分层次训练,加强了师资队伍建设,扭转以工带训,以运带训的倾向。1983年兰州军区后勤军运部组织汽九团司训工作新训驾驶员的改革试点工作,当时参训学员八十八名,经按新标准考核达到正式驾驶员水平的有五十三名,占参训学兵的百分之六十一。同时,在汽九团召开了全区汽车驾驶员新训改革现场会,推广了汽九团的经验。1984年兰州军区在陆军五十五师、二十一军、汽车十四团等七个司训队进行了试点改革,并对汽九团上年度结业的正式驾驶员

跟踪考核,提出“以汽车驾驶、排除故障为重点,摸排训练与实车操作相结合”的改革办法。参加学员六百零一名,按部标准考核后,有三百四十四名达到正式驾驶员水平,占参训学员的百分之六十点五,在军区抽查考核中有六个单位获优秀成绩,一个单位获良好成绩,受到兰州军区的通令表彰。对汽九团四十二名正式驾驶员,经一年跟踪考核,人均行驶一万公里以上,且按部各种标准考核均达良好。实践证明,汽九团驾驶员新训改革是成功的。

总后车船部于1984年7月将汽九团《大胆进行训练改革,为培养更多的合格驾驶员而努力奋斗》的经验转发全军。同年12月兰州军区后勤军运部在六十二师召开汽车驾驶员新训改革现场会,将汽九团的试点经验推广到兰州军区的汽车运输管理部门。汽九团当时干部培训主要是从战士技术骨干中选拔提拔了共七百二十一名思想活跃有朝气、有干劲、有魅力、有基层工作实际经验、吃苦肯干、驾驶技术较强,有一般基层管理经验的干部。问题是文化普遍偏低,大多是初中毕业,有少数高中毕业,缺乏理论技术水平,应分批送军区干部训练大队,集训班学习提高,也可送车管学校、专业学校以及大专学院深造,以提高专业水平、管理指挥能力,使其成为会管理懂专业的干部,成为一专多能的干部。至于提到“扭转以工代训,以运带训的不良倾向”问题,有些同志有不同的看法。在1959年至1962年的四年青藏平叛作战运输中,有的汽车团是采取“以运带训”的办法,解决了缺驾驶员问题,当然,1959年平叛运输十分紧急繁重,有些连排长不得不驾驶车辆,不然就要停车。有连队已经停运多部车,严重影响到平叛运输任务的完成。两个司训队在兰州军区硫磺矿一边训练一边运硫磺,实质以执勤为主,影响了训练质量,毕业学员分到连队不能独立驾驶车辆执行任务,怎么办?只有在执勤中以老代新。交给老司机代训任务,一定时间内,一定要能单独驾驶车辆,这就是“以运带训”。“以工代训”,司训队在硫磺矿对上级交办的任务按期完成,否则,影响硫磺外运。这样司训队只有赶任务,忽视了训练质量。以运带训以工代训是逼出来的。司训队按正规训练,如毕业学员质量不高,那就完全是司训队的责任了,如运硫磺影响训练质量,司训队固然有责任,但不完全是他们的责任。所以“以运带训”,在当时是起了积极作用的,指责

是不良倾向,是否有所不妥?当然1983年以后,还搞“以工代训”“以运带训”那就不当了。

汽九团是个大学校。汽车九团成立五十年来,在上级首长、机关党组织的领导下,培养出一批人才,据现在知道的先后从汽九团调出的有军职(级)干部三人,王景周、戴绍辉、衡昌文等;师职(级)干部:陈靓、李申年、秦民生、张汗兴、孟超月、郭志荣、蔺怀鹏、肖俊岳、王宗仁、韩创业、张洪才、吴洪林、刘连喜、南陵瑞、王祖垣、李东奎、李照明、李桐等二十一人;团职干部:张世亮、乔廷友、郭福海、于和、李节用、岳如林、杨炳发、包国良、王公燕、李海平、王孝先、王文田、孙延庆、孔宪英、胡春斌、王德昌、晏贤士、袁发乾、李吉太、马清俊、闫崇国等三十八人。科技人员:教授有王祖垣、包国良、苏世昌三人;省作家协会会员:李照明、奉时可;画家:王祖垣;高级职称:高级工程师、高级经济师、高级政工师,据不完全统计有八人。还有转业退伍的干部战士中,据说有在汉中军分区当司令员的,在西安艺术学院当副院长、教授的,但都不知道名字,还有根本不知道的教授、高级职称的,团级师地级干部大有人在,可惜无法得知,所以中国人民解放军汽车第九团,五十多年来培养出许多人才。汽车九团在各级党组织领导下,是建功立业有优良传统的汽车部队,它将载入中国人民解放军专业技术兵种的史册。在这里,汽车九团在朝鲜作战的运输战绩和英雄人物没有记载,就是在青藏高原的平叛运输和国防经济建设运输中的英雄模范先进人物所知甚少。

十六、不穿军装的汽车修理兵

西北军区后勤运输部所属军用汽车修理厂，原是从云南迁至甘肃省兰州的国民党的一个军用汽车修理厂。资历老、技术力量强，工程师就有五六个，都是专科毕业生，从事汽车修理技术七八年，有实践经验。还有各车间的技术人员，都有理论知识，又有实际工作经验，是厂里的技术骨干；特别有数百名技术老工人，是厂里的技术中坚力量。所以，在西北地区是独一无二的汽车修理厂。1949年8月26日解放兰州后，该厂归属中国人民解放军西北军区后勤运输部，改名为西北军用汽车修理厂，后又称兰州军区后勤运输部七四三七工厂。全厂有八百余名职工，担任军区汽车的大修任务，年修理能力，大修汽车一千一百余台，还有中修、配件和派出执行作战车辆的修配任务。他们是不穿军衣的汽车修理兵，对西北的军用车辆修理做出了重要贡献。特别是派出修理分队，在执行“抗美援朝”中国人民志愿军作战运输车辆的修理过程中，做出了很大的贡献。

1949年兰州解放，西北军用汽车修理厂从国民党那里接收过来以后，虽然有修理技术能力，但总体看是个烂摊子，厂房破旧，机器老化，管理混乱，待遇甚低，思想不稳，政治上不平等，因而修车质量不高。有些国民党军官，在厂里统管，有中校、少校、上尉、中尉各等级军人，在行政、技术、财务、事务方面掌管一切权利，广大职工尤其普通工人毫无自由，一切制度约束着他们，甚至有个别国民党“军统”特务潜伏在厂里，根本谈不上什么积极性，只为生存吃饭而工作。在这个基础上兰后运输部派出军代表进行整顿。

1. 调整组织机构,建立党团组织

在兰后政治部工作组指导下,发展党团员,逐渐建立了各级党团支部和厂党委、团工委。随着和兰州市组织部门联系调了一批干部和老工人,陆续建立了汽修厂工会、团工委,配备了干部。兰后政治部给该厂调派了厂长、党委书记,并配备了科室领导、各车间主任、教导员。对厂里的原留用干部,根据每个人的不同情况,采取留用、调整、任用、调出,年老体弱的休息。在1951年镇压反革命时,对极个别的反动分子,证据确凿,表现极差的,抗拒改造的,发动群众批斗后逮捕法办,以示教育大家。对绝大多数原留用干部原职原薪,有的职务改作副职,工薪不动,各得其所。其后,1952年全国开展了“三反”运动(即反贪污、反浪费、反官僚主义),汽修厂也展开这一运动,以教育为主,对有些侵吞国家财产,敲诈工人血汗的少数头头,定为贪污分子,依法进行了处理。从此厂里面貌一新,职工积极性高涨,修车数量、质量大有提高。

2. 发动群众,整顿提高

通过“镇反”“三反”运动,极大地提高了工人的主动性、创造性,思想觉悟大有提高。在积极分子中,发展了一批共产党员、共产主义青年团团员,充实了党团组织,使党有了新的活力,群众思想觉悟有了提高,较大地促进了生产能力。特别是1955年军区整编后,兰后运输部先后调配了一批军队转业干部,充实了西北军用汽车修理厂(后改变番号为七四三七工厂)的各级领导班子,记得有杜海州、高友兰、杨光辉、高仲山、田清和、丁体元、贾署民、杨培荣、刘生华、许经民等同志,先后担任了科长、主任、教导员、厂长、副厂长、总会计师及财务、业务上的主要骨干。杨光辉同志从1965年当厂长一直到离休为止,高仲山同志从厂总会计师副厂长到离休,他们几十年如一日,勤勤恳恳,任劳任怨,艰苦朴素,廉洁奉公,真是人民的老黄牛,党的好儿女,党的老党员好党员,不愧为党教育出来的基层领导干部。他们直至现在(2007年)仍住在厂里和大家过着普通的生活。

3. 辉煌时期,战绩多多

军区后勤部七四三七工厂即西北军区汽车修理厂,通过整顿、调整、教育,极大地提高了全厂职工的积极性、创造性,使厂里的面貌更加焕然一新,大大提高了修车质量,是大西北修理行业之冠,是车主信得过的放心的大修理厂,特别是上世纪50年代后期到80年代前期,这三十年间是七四三七厂的鼎盛时期,真是战绩多多。

4. 抗美援朝

1951年根据军区后勤运输部指令,七四三七工厂继续派出汽车修理分队到朝鲜完成中国人民志愿军后勤运输部队作战损坏车辆的修复任务。厂党委接此指令后随即在全厂动员掀起参加“抗美援朝”的热潮,干部、工人积极报名,出现父送子、妻送夫的感人局面,特别是邱俊送丈夫冯良辉同志上前线的事迹,一时轰动了全厂的职工,带动了报名的高潮。兰州军区将邱俊同志树为先进分子,大力宣传进一步展开了上前线“抗美援朝”的活动,最后厂党委从众多的报名的名单中,挑选并派出四十余人的汽车修理分队。队员的条件是:身强力壮、思想过硬、技术全面、吃苦肯干;带队干部必须是组织指挥能力强,有独立完成任务的能力。组织好以后,进行了政治动员,作了一些个人准备,在一周内雄赳赳、气昂昂奔赴朝鲜前线,与志愿军战士同甘共苦、一起战斗,临行前军区后勤主要首长和运输部主要领导到汽修厂送行。为这支不穿军装的志愿军汽车修理分队,厂里组织了浩浩荡荡的群众队伍热情送行,同时,厂里主要领导及厂里各车间、机关派代表以及运输部指定代表首长,敲锣打鼓送到火车站。火车徐徐前行,向东方驰去……

经过几年的艰苦奋战,他们修复了许许多多被敌人炸成“轻重伤”的汽车。他们加班加点、不分昼夜抢修车辆,使它们恢复原有的能力为志愿军后勤汽车部队运输服务,直到朝鲜战争胜利结束,光荣地载誉凯旋而归,仍回到祖国的大西北。

西北军用汽车修理厂,在兰州还接受了一项重要任务,中国人民志愿军在朝鲜作战,敌人控制了制空权,1950年至1951年,我军飞机有限,美帝国主义和南朝鲜的军队,飞机群一拨接一拨,敌人的“寡妇”战机,向我军的运输汽车狂轰滥炸。开始是白天执行军用

运输任务,运输汽车被敌机炸毁严重,将汽车炸成一堆近似废铁,而多数可以拼凑大修。上级决定给该厂分配被敌机炸毁的作战军用运输汽车三百余辆,由朝鲜直运甘肃兰州市的焦家湾火车货运站,转运至西北军用汽车修理厂,限期完成修复军用车辆任务。厂里接受任务不久,即看到一辆辆破碎东倒西歪的烂汽车,有的是见车头没有车尾,有的是有车厢没有前后轿,有的只有炸弯的钢梁大架没有车厢。总之,杂七乱八,一大堆“废铁”堆在一个大场里,谁也弄不清有多少车辆,从火车运输单上填的是“三百辆”,要从这堆“废铁”中挑选修配为“二百辆”新修汽车,可见其修理的艰难性、复杂性。经过厂里研究组成一个有领导、技术员、老工人三结合的整合部件挑选小组,用了近一个半月的时间,他们辛苦地从一堆堆“废铁”中,分门别类一件一件有序地放在一起,并编上号,送修理车间大修,开始选的部件比较好一些,损毁较轻,修起来也较容易,先整修好近二十辆汽车,经过工人、技术人员的手,整容修配喷漆焕然一新,经过试车完全合格。越往后越难修,又经过几个月的全厂同志们的艰难辛勤劳动,尤其是老工人的积极努力,加班加点,不辞劳苦,竭尽全力,又修复好一百二十辆汽车。还有六十辆损坏车辆修复的任务。从旧废的剩余车辆中,再挑出五十部的零部件,这些比以前修复的难度更大一些,困难更多一些,当然费工费时也就更要更多一些。但是经全体职工的艰苦劳动,经两个月的时间制造各种配件和修复各个总成矫正钢梁大架,又将五十部汽车修复,经试车验收也都合格。还有十部的修复任务,不言而喻是难上加难啊!先将大梁钢架选出十架,再将发动机、变速箱、离合器、前后轿等挑出或配置新的总成十大件,再去挑选配置零部件,尚缺的部分只有用新件或自己厂制配件,经过艰难、复杂的工序,终于全部完成二百部修复车辆的任务。厂里开了庆功会表彰了一些工人、技术人员,并给予物质奖、荣誉奖,有些记了二等功、三等功,胜利完成艰难的修车任务。

5. 青藏平叛

1958年3月甘南全境和青海的黄南、海南、海北、果洛、玉树地区发生反革命武装叛乱。接着1959年3月,西藏全境以拉萨为中

心发生叛乱,又涉及青海部分地区。我军两次共出动兵力九万二千余人、五个汽车团(三团、五团、九团、七十六团、兰州军区汽车团)共出动汽车二千六百余辆,那时,运量大,路况也差,运输线长,点又多,汽车损坏量大,材料消耗也大,这样七四三七厂的修车数量增大,任务更加繁重。由于平叛作战运输紧急,主要是运送武装兵力和军用物资,汽车连队常是昼夜运行,所以,需修车辆一来,就是紧急的,修车量大,限期要完成任务,而且连队驾驶员住在厂里等着要车,因而各车间工人和各级领导,昼夜工作,加班加点,经常吃在车间,睡在车间,食堂将饭送到车间,职工不分昼夜地干,困乏时在大椅子上躺一会起来再干,领导和工人一个样,吃在一起,睡在一起,干在一起。那时领导干部确实起了表率作用,领导这样干,当然其他干部、技术人员也跟着干,尤其厂长杨光辉是老干部,是懂行干部,诚实肯干,以身作则,带头实干,与职工同甘共苦。最紧张时,家离车间百米远,可是一周时间没回过一次家,真是精神可贵,在职工中威望极高,是大家最钦佩的领导干部之一。有这样的领导班子,职工群众,技术人员,昼夜加班,吃住车间,这也是很正常的了,受到上级领导机关的表彰。保质保量准时完成任务,是厂里的特有作风,他们“视质量如生命”,责任到人,层层负责,制度严密,分级严管,检验部门绝对把关,一旦执勤中因车辆质量延误战机,厂里逐级追责。如此严密,西北军用汽车修理厂的修车质量,在大西北五省是出了名的“呱呱叫”,名声震撼昆仑山,在解放军总后运输部修理行业中也是“声振四海啊”!他们是诊治汽车的“军医”,是不穿军衣的修理兵。

6. 边境作战

1962年10月,某国一些上层反动分子,派兵侵占我国领土,向我边防战士开枪,发动边境战争。我军被逼自卫反击。兰州军区步兵第五十五师参加了边境东段西山口战斗,汽车第九团、军区汽车团组织了近二百辆汽车加入摩托化运输部队的任务,这期间有些车辆还在七四三七工厂大修,有的车辆需要三级保养整修。上级要求厂里在10月25日前必须将在厂的所修车辆,全部完好地交给

车属单位“绝勿延误”。接此任务,全厂雷厉风行地动了起来,仍是加班加点,昼夜突击,保质保量,这是他们的一贯工作作风。经过全厂职工、技术人员不辞劳苦的辛勤劳动,将在厂里的大修车辆和整修车辆全部保质保量,而且提前五天,在10月20日前,圆满地完成了边境作战运输车辆突击修理任务,受到上级领导机关的表扬。

边境作战胜利结束后不久,中央慰问边防部队代表团,来兰州、西宁进行慰问,七四三七厂职工也享受到同样的待遇,每个职工领到一份慰问品(慰问本、水笔、茶缸、毛巾各一),有的还领到一件呢子大衣,有的领到一套呢子衣服,依功领赏,各得其所。他们不愧是不穿军装的军车修理兵。每个职工十分高兴,更感到十分光荣,因为他们为汽车部队作出了重要贡献,当然也应享受到同样的荣誉啊!

综上所述,西北军用汽车修理厂(即七四三七工厂)为1950年抗美援朝,1958年甘南、青南平叛运输,1959年青藏平叛作战运输,1962年为边境作战运输都作出了重要贡献,为汽车运输部队修了大量的汽车。同时,他们几十年来常常组织汽车修理分队下部队服务,给部队驾驶员传授修车技术,检查车辆运行情况,了解部队车辆技术完好情况和出车率,以便指导部队修理机构保养好车辆;工厂每年组织技术人员下部队询问修车质量和存在的问题,征求基层对工厂的意见和要求,以便研究以后更好地为基层服务。正因为他们为部队作出了贡献,因而,兰州军区后勤部主要首长和后勤党委的主要领导非常关心支持厂里的工作,部长同志常来工厂车间视察了解情况,节假日慰问全厂职工,特别是上世纪60年代三年经济困难时期,想到职工生活困难,军区后勤部领导调拨粮食和食油以补助职工的生活,这些对职工感动最深,记忆最牢,所以大家干起活来拼着命。至今一些职工说起来,念念不忘,真是精神力量是无穷的,胜如导弹、原子弹的威力啊!

随着改革开放,七四三七工厂进入经济发展的大市场,由于不能适应市场经济的发展要求,扭转传统的思想观念,工厂经营状况陷入空前的困难境地,已处于破产的边沿。将厂房、修理车间改作它用,特别是一些老工人、老技术人员生活困难,说起来心里寒酸。较之西北军用汽车修理厂过去的辉煌,差之千里了。那时,机械车

床设备好,修车质量高,高楼大厦林立,职工生活好,精神面貌好,确实是安居乐业,各得其所。

汽车老工人老技工他们思索这样一个严肃而现实的问题:在当今高科技,生产力逐步发达的情况下,我国早已自制各种运输汽车、特种车辆、高级小轿车,那么,还需要不需要汽车修理机构呢?有两种观点:一种是科技进步,生产力在提高,修理机构还需要存在,继续向前发展,会有更高更好的机械车床,修理技能更科学更先进,因为再好的汽车,年长日久地磨损,不能因一个部件,一个总成坏了,就将它报废吧,因为什么时候还是要节省财力物力的,经过修理就能继续使用的,不能浪费啊!当然,到一定的使用年限,应报废的还是要报废。总之,汽车修理机构还是要继续存在的;另一种是生产力极大地提高了,物质供应极大地丰富了,汽车制造能力越来越高,没有必要再去修它了,使用一定的时期,不需要再修理,因为修理成本也高,得不偿失,可以更换新车,运输效率也高,还能节省修理人力,所以,修理机构也没有必要存在了。这个问题,讲得都有一定道理,最后较统一的认识是修理机构不能取消,还是要存在的,至少,当前绝不能取消修理机构。至于个别汽车修理厂破产不存在了,那是另一性质的问题,究竟如何定论,留在以后让专家、去研究解决吧!

十七、刘志丹的马夫张保仁同志

张保仁同志 1921 年 2 月生于陕西省北部地区安塞,家庭出身贫寒,从小没有上过学,十岁给地主当小长工,成天放羊割草,赚的一点小米回家熬稀饭煮苦菜吃,老是吃不饱饿肚子。1932 年 12 月,陕甘游击队扩编为二十六军第二团,王世泰同志任该团团长,杜衡军政委兼二团政委。到 1934 年春,陕北苏区迅速扩大,各地游击队改编为第一、第二、第三团,合编为二十七军第八十四师,当时陕甘边特委和陕北特委,成立西北工委和红军西北革命军事委员会,尔后又成立前敌总指挥部,刘志丹任总指挥。红二十五军于 1935 年 9 月,在陕北延川永平镇与西北红军会师,合编为红十五军团。1935 年 10 月中央红军与红十五军团会合,编入红一方面军。就在 1934 年张保仁同志加入刘志丹领导的二十五军军部工作,从此,张保仁一直是刘志丹同志的马夫。当日本鬼子铁蹄踏进山西吕梁山时,陕北红军渡过黄河到临县的三交率领二十六军一部与日军作战,刘志丹同志不幸为国捐躯,为党殉职,成为光荣的革命烈士。革命群众歌颂着前敌总指挥人民英雄刘志丹。从此,张保仁同志痛苦地离开了人民英雄刘志丹,转战陕甘宁、晋绥两边区之间,为人民而战,为革命奋斗,在战斗中他的头部受伤,留下了严重的后遗症,造成一生的痴呆症。尔后,他仍是喂马赶大车,在陕甘宁、晋绥联防军区总兵站为首长当饲养员。直到 1947 年我军主动撤出延安后,随军转战各地,参加了保卫延安、西府战役。1949 年 3 月由第一野战军后勤兵站部改编为第一野战军后勤运输部,张保仁同志参加了西安战役、兰州战役,随后在西北军区后勤运输部饲养班喂马,当时,运输部给张保仁同志排级干部待遇。

张保仁同志个子高高的、瘦瘦的长着一脸黑胡子,说话有点结巴,为人忠诚老实,一说话笑嘻嘻的,只知干活不惹是生非,真是除了干活就是吃饭睡觉,再就是晒太阳休息。随着时间的推移,年龄大了,身体弱了,所以让他住在兰州市畅家巷家属队,主要让他休息,同时也打扫院里卫生,干一些力所能及的工作。有同志记得大概在1952年吧,他已三十一岁吧,还未成家,兰后运输部党组织,托人在兰州市农村找了个农妇,也就二十八九岁吧,家里较贫苦,身体还好,各方面条件还相当,只是有点轻微神经错乱,但一般劳动、做饭什么的还可以做,通过说合结成了夫妻。在兰州畅家巷居住一个时期,他是1953年转业,在甘肃省武威县离休,同老伴一起由武威县民政局安排住进干休所。后来的情况就不太清楚了,据一些同志回忆,到兰州后住在兰州市东稍门张治中的公馆,该馆接受过来后归兰后运输部管理,而且饲养班就住在这里,部分家属也住在公馆,住了相当长时间。这时,他的主要工作一是赶平车拉水。刚解放兰州,西北军区后勤机关住在东教场原国民党军营,破破烂烂的土围墙,有几个土堡子,运输部住在靠黄河边的“黄河堡”,所有教场机关都吃黄河里的水,所以,运输部机关有百十人吃水都由张保仁负责。他赶马拉小平车,上面有个大汽油桶装水,每天从早晨起床到黄河边拉水,路程只有二三百米远,一天拉几趟水,倒到大水缸里澄清,因黄河里的水是泥水,也很脏,放上白矾很快就澄清了。路是坑坑洼洼的,拉水的车又多,一路泥泞难行,他穿胶筒鞋赶车拉水,天天如此,尤其是冬天将手足冻得红肿红肿,他毫无怨言,勤勤恳恳工作,将水缸灌得满满的,从未缺过水,人们称他为“老黄牛”;二是尽心喂马。他一生当饲养员也很爱马,几十年如一日,视马如命,人说他是好马夫,将草铡得碎碎的,马料煮得软软的,每天晚上起来两三次给马添草加料。他说“马不吃夜草不肥”,细致地喂草、加料、饮水,将马喂得油光油光、肥肥胖胖,马常亲昵地吻他的手和脸,他将马鬃梳理得整整齐齐,人见人爱。他喂马喂得好,每天晚霞出来时去遛马,尽心尽责,他也很爱马,从来舍不得打一下马,也不让别人打马。有次老王嫌马走得慢,将马抽了两皮鞭,正巧让张保仁看见了,他很不高兴,心痛地说:“你怎么打马,不是走得好好的吗?”他几天都不理老王,以后人们说起这事还挺好笑呢;三是

清洁卫生。1949年我军解放兰州,军区后勤运输部饲养班住在张治中公馆,当然,张保仁也在其中,他干一行爱一行,不仅喂马认真,就是清扫院内的卫生也是认真负责,天天清晨起床,将偌大的公馆的各个角落清扫得整整齐齐、干干净净,院内连一点纸屑都看不到。将马厩内马粪清除后填上新土,雅雅静静,觉得很清爽,天天清理,日日忙活,大家对张保仁同志深为钦佩。他虽是老红军一点架子都没有,勤勤恳恳喂马清扫院子,真是普通一兵啊!张保仁同志1953年转业时,组织上因他喂了一辈子马,爱了一辈子马,特意将一匹枣红马赠送给老张同志,他高高兴兴地离开了部队。

张保仁同志从不计较个人得失,埋头苦干,确实是几十年如一日,人民的老长工。他是一个高尚的人,有道德的人,脱离了低级趣味的人,一个人能力有大有小,他的工作虽累虽脏,手上有马粪,心灵却是干净的,真是人民的好战士,党的好儿子,他的精神是高尚的。

十八、西北高原老汽车兵的变迁归宿

陕甘宁晋绥联防军后勤部负责西北高原后勤运输,1947年恢复了兵站部,沿线兵站机构及人畜力运输等全部归军区总兵站统一领导。1947年3月13日我党中央主动撤出延安后,组成西北野战军后勤司令部,刘景范、方仲如为正副司令员。下辖运输大队和汽车队。当时有木船七十三艘、牲口五百零三头、各式老旧汽车三十五辆。1948年9月又合并为陕甘宁晋绥联防军后勤兵站部。到1949年2月又改为西北军区后勤部。原后勤兵站部改为西北军区后勤部运输部,主要由兵站部干部和晋绥行署粮食局部分干部组成,原晋绥边区粮食局局长刘运生同志为后勤运输部部长,住在陕西澄县的一个村子里。后来,我军解放西安,后勤运输部住进西安师范学校院内。随之,我军步兵十八、十九兵团挺进大西北,解放甘肃兰州市,第一野战军后勤部所属各部机关,驻扎在兰州东教场大院内。当时只有一个汽车大队,有一百二十辆汽车和辎重团的马车、驮骡。不久,总后从华东调来一个汽车一团,接着将汽车大队扩编为汽车二团。那时运输部有两个汽车团,两个直属汽车连,有汽车五百四十三辆,同时,组建了辎重团,有马车二百二十九辆,驮骡七百三十头,那时运输部机构庞大还有汽修厂两个、办事处三个、机械学校、摩托学校、汽车学校、蹄铁厂、部机关、运输部总共有近五千人。

西北高原汽车兵的构成:一是1947年9月,陕甘宁晋绥联防军后勤司令部,重建了兵站部,归联勤司令部领导,下辖汽车大队和运输大队,并设有兵站办事处、直属兵站、分站、派出所等;二是当年11月,西北财经办事处成立运输大队,高登榜为大队长,白如

冰为政治委员,有船七十三艘,牲畜五百零三头;三是1947年9月陕甘宁晋绥联防军重建后勤部。1948年9月,合并改编为陕甘宁晋绥联防军区后勤兵站部,统归陕甘宁晋绥联防军区后勤司令部兵站部管理。1949年2月又改为西北军区后勤部,原兵站部改为西北军区后勤部运输部,同年4月,第一野战军后勤司令部兵站部改为运输部。1949年12月,第一野战军同西北军区合并。1950年5月统称为西北军区后勤部运输部;四是1949年10月,军委给西北军区后勤部拨来两个汽车团及汽车五百三十六辆,接着汽五团和第一野战军后勤部运输汽车大队合并为汽车二团,到1949年12月初,西北军区后勤部运输部下辖汽车团两个,汽车直属连两个,二个辎重团及三个办事处、学校、汽修厂等十六个单位,有人员四千八百五十六人、汽车五百四十三辆、胶轮大车二百二十九两、牲畜七百三十一头(晋绥军区拨来辎重二团)。1959年青藏平叛作战运输还有汽一团、汽三团、汽五团、汽三十五团、汽七十六团,总共投入运输汽车约两千六百九十余辆,有的已归入总后青海办事处领导。

青藏高原汽车兵的组成主要是西北野战军后勤司令部兵站部及陕甘宁晋绥联防军区后勤部兵站部人员;晋绥军区后勤部及总兵站部及晋绥边区行署粮食局部分干部;以及西北军区兼第一野战军后勤运输部人员(前身兵站部)以及晋绥军区辎重二团一些干部;华东调入西北的汽车一团和汽车五团的干部战士。所以,他的组成较复杂、范围广,四面八方有一些干部在青藏高原执勤,不但人员广,且时间跨越长,好些人不仅名字记不清,连影子都淡忘了,像西北军区后勤部运输部、汽车一团、二团的一些同志。这里记叙的一些人和事,也是在一起接触多、时间长的同志,相对记忆较清的是军区车管部、汽车九团以及军区汽车团的部分同志,是少而又少的一些同志,真是沧海之一粟吧!也是一些点点滴滴,平平淡淡的一些人和事吧!很难说是具有代表性的人和事,就算是抛砖引玉,杂七杂八追叙吧!

第一野战军(西北军区)后勤部运输部的组成,主要是联勤部兵站部,当时汽车大队,有六十四辆汽车(其中晋绥总兵站部四十辆、联勤司令部有汽车二十四辆),记得先后有干部谢放、张明、余

保仁、杜子甲、江华、单子文、宋宜亭、何天理、陈其武、赵树鸿、王世雄、白流斌、郝至等；1949年2月原兵站部改为西北军区后勤部运输部，同年4月第一野战军后勤司令部兵站部改为运输部，这时，根据上级决定调遣晋绥边区行署粮食局刘运生局长以及赵文彦、梁德珍、武斌、杜海舟、贺德庆、何庆辉、潘志明、郭芝茂、杨光辉、黎运兵、闫琛、刘永达、徐德华、车升平、张文胜等五十余名同志集体加入了中国人民解放军第一野战军后勤部运输部行列，其他同志分别到所属单位和部机关工作；1958年3月，从朝鲜调来汽车九团，参加甘南、青南地区的剿匪任务，接着1959年又发生青海、西藏大部分地区发生反革命武装叛乱，兰州军区调集四万余兵力，组成青藏平叛指挥部。随后，上级先后调来七个汽车团，当时，总运力



图12 1956年在后勤学院学习的赵树鸿（左一）、李照明与老战友刘福祥（右一）、赵文彦（右二）、王殿佑（右四）、石微信（右五）在北京天安门合影。

约两千六百九十余辆运输车投入青藏平叛作战运输任务。尔后，多数汽车团调外区执行运输任务。从1959年3月到1963年5月，四年时间结束了青藏平叛作战任务。1955年全军进行机构整编精简人员，将西北军区改编为兰州军区，西北军区后勤运输部又改编为兰州军区后勤运输部，有些干部也进行了调整（见图12）。随之，部机关也大量缩减人员，运输部有的干部上调，有的干部到基层，有的干部转业、退休，有的到军校学习。记得有赵树鸿、龙治源、黎运兵等到总部后勤学院学习，冀平、楚玉卿、李德祥、罗雄等到浙江省镇江车管学校学习。白流斌、赵魁武、史文义、杨淑琴、师志建、鱼登水等到格尔木汽车一团、总后住西宁青海办事处。一晃几十年过去了，将青春献给青藏高原各族人民，由青年小伙子变成白发苍苍的老头子，由年轻靓丽的小姑娘变成满头银丝的老婆子，他（她）们都早已当上了爷爷奶奶，姥爷姥姥，还有的老干部，经过两万五千里长征的老将军，

已当上了老爷爷老奶奶，四世同堂的革命大家庭。半个世纪过去了，曾经战斗在青藏高原的汽车兵老红军，“三八式”老八路，抗日战争老革命，解放战争的老干部，还有抗美援朝、抗美援朝、珍宝岛、边境作战的新老战友，有些同志确实是吃过糠、扛过枪、渡过江，真是天安门前会过操，鸭绿江边洗过澡，昆仑山上撒过尿。这些老革命不骄不躁，仍有一些同志继续战斗在不同的岗位上，老年协会、老年大学、书画摄影、文学会，他们发挥余热，奋斗不止。有的已是教授、硕士、高级工程师、高级经济师、总会计师；还有的是作家、书法家、摄影师等荣誉称号。当然，有不少老红军、老八路已到另一个世界去见马克思、毛泽东去了。然而，他们的英雄业绩历历在目，记忆犹新，将载入革命的光荣史册，人们将永远地怀念他们。下面所提到的青藏高原老汽车兵只是沧海之一粟，许许多多的好党员、好干部、好同志难以一一记述。

运输高手贺德庆。他是四川省绵竹人，生于1922年9月，出身贫苦，1935年7月于四川的松潘入伍，当时才二十岁，在一方面军供给部当勤务兵，1935年12月到达陕北延川，在西北革命军事委员会工作。随后红军总供给部部长叶季壮于1937年4月，在西安“采办”委员会运输科当通信员，当我军第一个汽车队成立后，在七贤庄汽车队当助手学开车，到1939年贺德庆已是汽车驾驶员，开车向延安等地运送物资，1941年1月“皖南事变”发生后，中共中央决定将在西安坚持斗争的七贤庄汽车队撤回延安，贺德庆同志在延安汽车队当司机。直到1945年8月15日日本侵略军宣布无条件投降后，他被调到晋绥边区行署粮食局工作，他虽是司机那时却没有汽车可开，1946年解放战争即将开始，行署粮食局决定成立船运队，他负责山西河曲、保德、兴县、临县、柳林等地的军粮经黄河沿线冯家川、黑峪口、碛口、军渡、三交各渡口，向禹门口、风陵渡方向运送军粮。

黄河船运当老艄。贺德庆他年轻力壮，又当过汽车驾驶员，当年才二十四岁的小伙子气壮志大，什么都不怕，他是四川人水性很好，经常在长江边游泳，什么都想摸一摸，闯一闯，在黄河木船上混久了，就向老艄学习看黄河的水势，哪里水下有礁石，哪里沙滩船易搁浅，什么水势最平稳安全，老艄怎么与艄公配合，什么时候船

橹向左摆,什么时候向右摆,经过一段时间的实际摸索,在老艄师傅的指导下,他就敢于上船当老艄(舵手),由于他当过汽车驾驶员,这是他的优越条件,加之他聪明能干,刻苦钻研,不到半年经考核他就是正式的、呱呱叫的老艄了,是驾驶木船的能手,连老资格的船老艄们都称赞他是能干的老艄。他驾船二年多,没有出现任何渡船事故,直到1949年3月大批干部南下,他才离开黄河船运工作,向大西北进军。

向陕甘高原进军。1949年全国战略大反攻,我军向国民党反动武装全面进攻。根据上级安排,晋绥边区大量干部组成南下总队,向湖南、四川、甘肃地区进发,当年2月,行署粮食局组成以刘运生局长为首的有杜海州、贺德庆、武斌、赵文彦、潘志明、杨光辉、黎运兵、车升平等五十余名干部,向陕西澄县进军,集体加入中国人民解放军第一野战军后勤部兵站部序列,成为光荣的人民军队的一员。当时,“一野”后勤部各单位进行了整编。“一野”首长召开各军师后勤部长会议,他们都参加了会议的服务工作。那时,将后勤兵站部改为后勤运输部,部长刘运生。其他干部分配到运输部所属单位,武斌、赵文彦、杨光辉、黎运兵、温桂林等留部机关工作,刘永德、潘志明、贺德庆、闫琛等到运输部汽车大队、辎重团工作。当年7月解放了西安,第一野战军向大西北进军,贺德庆带领汽车连向兰州方向运送枪支弹药,尤其是各种炮弹运量特大,而车辆大多是苏造嘎斯51型汽车,它运量小,每辆汽车载运量只有两吨半,西安至兰州七百余公里,要将炮弹运至炮兵阵地前沿能通行公路的地方,再用马车、驮骡运至前沿阵地。那时,运输炮弹任务紧急,贺德庆同志他是技术干部,既有组织指挥能力,又有老驾驶员熟练的技术,他既指挥全连车辆运输又亲自驾驶汽车运炮弹,极其辛苦劳累,最紧张时昼夜行车赶任务,困了在驾驶室闭眼“睡”一会,再驾车继续向前行驶。直到1949年8月26日兰州解放,汽车大队进入兰州驻扎在兰州拱星墩,继续执行其它运输任务。不久,汽车大队扩编为汽车二团,团长李德强,政委王伯川,贺德庆同志在团司令部工作。

甘南青南执行剿匪任务。1952年6月至1953年6月,残留在甘肃青海南部地区的土匪发动了反革命武装叛乱,我军调集一万九千余兵力予以清剿,军区汽车团有贺德庆等带领汽车九十余辆

同其他兄弟部队一道运送剿匪所需军用物资，经过一年的艰苦拼搏，在极其困难的情况下完成了剿匪运输任务。

运送进藏物资。1954年9月在贡志云副团长的带领下，有贡敦财、汤志诚、连长杨起云等参加，首次执行由兰州向西藏运送急需物资的任务。也是慕生忠将军1954年修通青藏公路第一个进藏运送物资的汽车运输大队，约一百余辆汽车集体行车，也是开天荒第一次青藏公路出现了汽车。其任务艰巨，路况也异常复杂，不仅要带足两千二百余公里所需汽油机油，而且要带足二百三十余人的食品和所需灶具及一切必需品。因为沿路根本没有接待站和兵站，特别是水和燃料都要带齐，完全要自己动手做饭和烧开水。还有一样必需品，就是小高压锅，因为在青藏高原沿线海拔在三千至四千公尺以上，气压极低，气候极其寒冷，水在摄氏八十度就开了，实际并没有烧开，米饭看起来是熟了，实际是夹生饭，根本不能吃，水也不能喝，所以要带高压锅才行。那时高压锅很缺，在上海、哈尔滨买了一批高压锅。否则，就的吃干粮喝生水。青藏公路要跨过日月山、昆仑山、唐古拉山、喜马拉雅山等山脉，自然条件极其恶劣，气候严寒，空气稀薄，车勤人员一般出现高山反应症，会脸肿嘴裂，脱一层皮，路程遥远，行程艰难，路窄坡陡，冰雪险道，泥泞翻浆，沼泽陷车，特别是被称为“生命禁区”的唐古拉山，真是天上无鸟飞，地上走兽无的无人烟地带，厚雪封山，风大沙飞。海拔达五千四百米，气温零下四十摄氏度的唐古拉山山腰，可是英雄的人民解放军，凭着勇敢机智，爬冰卧雪，顽强拼搏的钢铁意志，他们经过了二十五个昼夜，冲破万难险阻，终于将物资完整无损地运达拉萨。1958年9月张爱萍副总参谋长巡视兰州军区工作时，听到他们的突出事迹，专门前往该团驻地看望了全体官兵，兰州军区汽车部队除军区有汽车一团、二团、九团、十四团外，还有先后配属青藏地区执勤的有汽车三团、五团、三十五团、七十六团在青藏线上执行各种运输任务，其英雄事迹，被西藏各族人民赞誉为“青藏公路上的铁军”、“世界屋脊的英雄汽车兵”。另外，总后青藏办事处曾赠给汽车一团“革命干劲万岁”锦旗一面，这与团党委和全团官兵艰苦奋斗的精神，也与贡志云副团长和贺德庆、汤志成、贡敦才、杨起云、张洪声、梁义海、赵承庆、王满州等以及战士李增珠、乌希合、张辉恩等英勇精

神是分不开的,因而被党和人民所歌颂。

运送中央代表团进藏。1956年4月,主要由军区汽车独立营担当,并组成以贡志云为首的,贺德庆、汤志成等十一人的指挥组,有乘坐车和载重汽车一百六十辆,车勤人员二百七十六人,运送以陈毅元帅为首的中央代表团进藏。由于责任重大,运输线长,行程艰苦,军区领导和各级后勤部门领导都很重视。指挥组从头至尾,狠抓了生活物资准备,车辆准备,驾驶员资格审查,车辆编队和行车秩序等一系列严密细致的组织工作,特别是行车安全是重中之重,指挥组对细小的车辆上要害部位的一个小螺丝钉都不放过,贺德庆同志可以说是车辆技术专家十分懂行,对乘坐车他要一辆一辆亲自驾驶试车,一点点毛病他都要严格要求纠正,就是行车中的加油加水,行车顺序,车辆检查,日常生活都要细心过问,这一切都是为了行车安全。经过相互协调,团结一致,克服困难,他们于1956年3月中旬从兰州出发,运行里程二千二百余公里,经过二十余天的艰苦行车,圆满安全地将中央代表团运抵拉萨。又于当年5月中旬返回兰州,胜利完成了这项重要任务,基本达到中央代表团首长的满意、兰州军区领导的满意、后勤运输部领导的满意。

平叛作战运输。1958年3月中旬,甘肃省的南部和青海省的黄南、玉树等地发生叛乱。接着1959年3月以拉萨为中心的西藏全境发生武装叛乱,兰州军区为平息叛乱,调动约四万余兵力投入平叛作战,同时先后投入五个汽车团,动用各种汽车二千六百九十辆,军区汽车团派出汤志成、贺德庆、冀平带着车队在甘、青、藏一些地区执行平叛运输任务。贺德庆同志在甘南的卓尼县、玛曲、德乌鲁、洮江和青海的同仁、贵德、黄南、果洛等地区执勤,任务也是十分艰巨繁重的。

贺德庆同志从陕甘宁、晋绥边区到西北青藏高原五十年来一直战斗在交通运输线上,从黄河运送军粮,到参加晋西南战役,保卫延安,绥包战役,西安战役,兰州战役作战运输。甘南青南剿匪,青藏平叛作战运输,运送中央代表团进拉萨,以及支援地方经济建设和抢险救灾运输等。这些年他勤勤恳恳,艰苦奋斗,克己奉公,一心一意,忠于党忠于人民,把自己的青春奉献给大西北藏、回、汉、维吾尔等少数民族。他个人婚事因忙于打仗,忙于工作而耽误。待

剿匪任务结束后,才于1954年三十二岁时结婚了。在青藏公路运输线上苦战几十年后,因年大体弱不适应部队的工作需要。在成都部队干休所离休,给予优厚的待遇。

关爱部属的刘运生局长。他是老红军,是长征老干部,是高级领导干部,在二万五千里长途征战中,差一点失去生命,在党组织的关怀下,才艰难地到达陕北,在红军东渡后,贺龙将军创建了晋西北根据地。刘运生与黎化南、李德强、贺德庆、毛子长、马平、陈介平、何庆怀、梁德珍等同志在晋绥边区创建后,黎化南是行署财政处处长,刘运生是行署粮食局局长,李德强是晋绥边区洪涛印刷厂厂长(是印农民币的),马平是晋绥丰镇县的贸易公司经理,毛子长是行署粮食局粮秣科科长,陈介平、梁德珍、何庆怀是粮站站长。直到1949年春,随着全国形势的大发展,我军全国大反攻,晋绥大量干部南下,行署的大部分干部也南下,有的到湖南,有的下四川、甘肃。粮食局的一批干部在刘运生局长的带领下,杜海州、梁德珍、何庆怀、武斌、赵文彦、毛子长、马平、杨光辉、黎运兵、郭子茂等到甘肃省兰州市,除毛子长到宁夏粮食厅当厅长,梁德珍、何庆怀到四川省外,其他同志参加第一野战军。都到“一野”后勤部运输部工作。黎化南任后勤部部长,刘运生任后勤运输部部长,不久,刘部长调四川省当粮食厅厅长,马平任后勤运输部长,李德强任汽车二团团团长,赵文彦、杜海州、武斌分别任总务科、车管科、财务科科长。刘运生虽是党的高级干部,但给人的印象是联系群众,没有一点架子,平易近人,在工作上有原则性,有魄力,有能力,经常深入基层,了解情况,调查研究,爱护干部,是个朴实的领导干部。

政治上帮助干部。1947年绥包战役,粮食局派一些干部在刘运生局长的带领下,到绥远的凉城、丰镇县区收粮设站,有个同志年小幼稚,和一些同志闹意见耍脾气,争争吵吵,影响工作,也妨碍同志间的团结,对老干部也不尊重,顶顶撞撞。当刘局长得知这一情况后,有次在绥远丰镇召开干部会研究工作,在最后总结时他说,“有个别干部,骄傲自满,自高自大,对老干部不尊重,不服从领导。”对这个同志进行了批评,并要求他认真地检查自己,改正缺点错误;还有一次晋绥“七月剧社”在绥远丰镇演戏时,票少人多,有些同志看不上戏,其中有个同志耍小聪明,拿山药蛋、白纸、印色,

仿照真票刻印了八九张假戏票发给“大家”，以假充真还都进去看了戏，这个同志还认为自己办了一件“好事”。科长向刘局长汇报了这件事，第二天一早，将伪造假票的同志叫到局长住处问：“你昨晚干什么来着？”“我造了假戏票错了。”“什么错了，你犯了严重的错误，要写出书面检查，在科务会上认真地检讨自己，根据你的态度作最后处理……”刘局长对原则性的问题，十分认真，这当然是对干部的真正爱护，不然就要犯更大的错误。

工作上体贴干部。1947年我军为消灭敌人有生力量，主动撤出延安，我党中央机关从山西省碛口，柳林、军渡过黄河暂时驻扎在离石、临县一带，需从河曲、保德一带征集粮食，从黄河用木船运输至碛口、军渡一带，供给中央机关。当时，粮食局派安都当站长，还有黎运兵、高宗普、李拴平等同志，到保德冯家川设站运粮于军渡，由黎运兵押运粮船南下，当船行至三交渡口附近，由于木船老艄掌舵不当将粮船搁浅，在水的冲刷下，舱壁撞了个大洞，船工们立即将棉被、棉袄塞在洞上，同时用脸盆将船内的水舀出去，在大家的积极苦干下，挡住了漏洞，徐徐将木船靠了岸，保住了八千斤小米和木船，避免了一场灾难，黎运兵同志自己做主买了一只山羊，慰问了全体船员，大家也很高兴。回去粮食局报销时，科长批评了黎运兵，自作主张，大吃大喝、乱开支不能报销。那时，完全是供给制，没有发薪金怎么办，无奈之下，黎运兵找到了刘局长，汇报了具体情况，当时局长就拿起笔批了“准报”的条子，他还说“你作得对”，黎运兵去会计室报销了。通过这件事，说明老领导、老干部很体贴关怀下级干部。

生活上关照干部。1947年冬，行署粮食局派陈介平、白占云、黎运兵、张德胜、尹富有等同志到绥远省凉城执行征集粮食任务，返回时路经山西省右玉县杨家沟村，休整住了几天，找到村主任、贫协主席，了解产粮情况时，谈到了民兵队长春生第二天要结婚，到了下午没事了，黎运兵、尹富有等他们几个年轻人去春生家看新房，去了见两间简陋的土房内，其中一间土炕上铺着一张半新不旧的席子，上面有半张半新不旧的羊毛毯，炕右角用砖砌了个火炉，炕对面有个小四方桌和两个小木凳，墙上贴两张胖娃娃新画，窗上贴一对用红纸剪的鸳鸯纸花，门上贴的一对新对联，这是洞房的全

部家当,真寒酸,出来后几个人纷纷议论,既高兴又难受,高兴的是春生就要当新郎了(他已经三十岁了),难受的是他炕上连床被子都没有,新娘新郎怎入洞房……这时,黎运兵回到住房左思右想,把自己的被子借给他吧,被子是参加革命时从家里带出来的有点留恋,又想到借给人自己盖什么?不借吧心里又觉着……正在这时,老模范老温同志看出了他的心事说:“小黎不要犹豫了,借给他们吧,你干一件好事,被子还可以返回来吗。”小黎心头一热,顾不得想什么了,他也不知道是出于同情、还是怜悯,连自己也说不清,立即将被子抱起借给春生。恰巧当夜有敌情,连夜紧急转移,也顾不上去取被子,结果是一借永不归,黎运兵当时也有点后悔。回到机关后,科长指责他,边区经济这么困难,不应该把被子给了人。群众更是议论纷纷,有的同志讽刺他出风头,显示自己为了表现个人,有的同志说,拿公家被子送人情,真是损公利己,总之说什么的都有。黎运兵听到这些议论后,心里十分难受,心想早知如此,何必当初。在他心情郁闷的时候,老模范老温说:“不能责备小黎啊,依我看他是做了一件助人为乐的好事。”

要不要发给黎运兵被子问题。这件事刘局长知道后,他为了慎重起见,在一个会议结束后,提出了这个问题,想听一听大家的意见,有一少部分人认为,这完全是个人所为不能发给他被子。但绝大多数人认为,因为当初就不是把被子给人,是为了帮助老乡才借给被子的,因为敌情突发紧急转移而造成的。刘局长听了后不但没有批评黎运兵,还表扬了他做得对,马上决定发给了他新里、新面、新棉花“三新”的被子一床。小黎彻夜未眠,深深感谢党,感谢组织,感谢刘局长。事实证明,从关心干部、爱护干部出发,保护了干部正确的积极性,这样处理是正确的,大多数同志是这样的态度。还有一件刘局长关照干部的事。那是1949年春,粮食局一些干部在刘运生局长带领下,集体参加了第一野战军,进军大西北,从晋绥行署驻地山西兴县出发,路过晋中平原汾阳县,他了解到有个同志是当地农村的,离县城不远,刘局长主动找他说:“你的老家是这里的吧,家里有父母吗?”“是汾阳的,家里有父母。”“那你该回家看看老人。”“谢谢局长,想回去。”“给你三天假够了吧?”同时又说:“小鬼你要按时归队呦,在山西灵石招待所休息三天,等你。”“没有问题,

按时归队。”黎运兵到司务长那里领了粮票菜金,马上动身回家,路程四十华里,走得飞快,不到两个小时就到家了,这是他参加革命五年来第一次探家,有种欢快的感觉,而母亲却一见面就哭得像个泪人,母子俩泪水涟涟,一打听才知道由于阎锡山的统治,父亲被逼外逃,胞兄被抓去当兵,姐姐出嫁他乡,妹妹流落在外,好端端的一个家,成了“家破人散”,只老母、嫂子,一个五岁的侄女在家苦苦熬日子,实实凄凉啊!黎运兵在家呆了两天,第三天离乡向远方走去……一个老红军、党的高级领导干部,对一个小干部如此关怀,只有在共产党领导下的革命大家庭才能出现这样的事。

红军勇士李德强。他是二万五千里长征过来的老干部,在陕甘宁边区首府——延安工作,1939年晋绥边区创建以后,同杜海舟、贺德庆、马平、李亚民、刘运生等调到晋绥边区工作,先在行署财政处下属单位,不久到洪涛印刷厂当厂长等。直到1949年初随南下干部到西北加入第一野战军后勤部运输部工作,先是在运输部(当时兵站部)下属汽车大队当大队长,在西安战役、兰州战役作战运输中,他带领所有汽车抢运炮弹,做出了重要贡献。特别是从西安、宝鸡等地向兰州地区运送各种炮弹。当时任务十分紧急繁重、运输线长,西安至兰州七百余公里,昼夜行驶,极其艰苦劳累,李德强同贺德庆同志等指挥抢运炮弹,运量大而载重汽车大都是嘎斯51型车,载重量每车只有两吨半,更加大了完成运输任务的困难,如果是吉斯车、大道济、吉姆西每车载重量是四吨,效率会高得多,而嘎斯车一趟就少拉一吨半,因而加大了车辆跑运的趟数,只有昼夜抢运炮弹。直到当年8月26日解放兰州,才完成了抢运炮弹的任务。运输部汽车大队驻兰州拱星墩,原国民党军营的旧围子内,不久,汽车大队扩编为西北军区后勤部汽车第二团,团长李德强,政委王伯川,除执行运输部给的正常任务外,主要是担任甘南州玛曲、德乌鲁、卓尼及临夏和青海同仁、贵德、玛沁等地的剿匪运输任务。从1952年6月到1953年剿匪任务胜利结束。随之,1958年又发生青海部分地区和西藏的反革命武装叛乱……李德强团长1953年已升任西北军区后勤车管部副部长。

机关缩编。1955年西北军区缩编为兰州军区后勤车管部(处),机构缩小,人员精简,因而,汽车团、汽修厂、汽车学校等单位归军

区后勤部直接领导,车管处成了职能机关,与汽车团、汽修厂等单位,成为业务上的指导关系。1955年,我军实行军衔制,李德强部长被授予上校军衔,到1965年文化大革命前取消军衔时,李德强部长已晋升为大校军衔。在当部长十余年期间,群众普遍认为他:一是,对党忠心耿耿,为革命艰苦奋斗,为党无私奉献;二是,廉洁奉公,两袖清风,一生勤俭朴素,克己奉公;三是,密切联系群众,平易近人,与群众打成一片,同甘共苦,在群众中有威信,德高望重;四是,工作认真负责,深入基层,有一定工作能力,为兰州汽车部队建设做出重要贡献;五是,关心爱护干部,视兵如子,教育干部有方,为人表率;六是,为人耿直,刚直不阿,品德高尚,光明正大,作风正派;七是,原则性强、党性强,以党的利益为己任,从不搞团团伙伙;八是,党的好党员,党的好儿子,人民的好干部,人民的好公仆,人民的老黄牛。他从当部长改作处长,从不计较个人得失。

部长昭雪。文化大革命前,李德强处长从兰州军区后勤车管处调任陕西军区后勤部部长,到西安市以后,工作仍勤勤恳恳、任劳任怨,显出老红军之刚强,他的老作风也带到省军区后勤机关,与群众打成一片,每年春节到一般干部家看望大家,平时在灶上与官兵同饮同餐,有时与大家同桌打乒乓球,技艺一般,精神超众,真值得后人钦佩,得到群众的同声赞扬。不幸的是“文革”初期,“红卫兵”说他投敌叛变天天批斗,甚至弯腰“坐土飞机”,极少数别有用心的人乘机大肆发挥,什么老叛徒、老反革命?奇怪的是老红军怎么成了老叛徒,二万五千里长征中投敌?投敌怎么到达陕北?况且1942年延安整风无人揭发?一直混到1966年,隐瞒长达二十四年之久?老革命成了反革命从何谈起?证据何在?真是一派胡言。一个老红军,一个老党员,一个老领导,哪能经得起如此的折磨,真是逼上梁山,李德强部长于1966年10月14日被“四人帮”迫害身亡。是残是冤是惜啊!党培养一个老红军老党员老革命谈何容易!

李德强部长的老部下黎运兵同志,从1949年初就是部长下属的一个老兵,一直到调离兰后车管处,近十五年来在李部长身旁工作,如果算1946年在晋绥边区行署认识直到1978年为止,那就三十二年了吧,人生有几个三十年呢,应该是老上级了。黎运兵1978年10月18日离队转业,路过西安看望老领导武斌、王伯川、张汉

兴和老战友金莲玉、陈克和、王绪光、金俊成、阎瑞城、何锦先他们时,得知李德强部长于10月14日在陕西军区礼堂举行昭雪大会,并给黎运兵发了电报,因他已在路上故未收到,到了西安才知道开昭雪大会,故此,将火车票退了,住在陕西军区招待所等待这一天的到来。期间,武斌部长让何锦先派车,同老汽车兵王成钦主任、刘福祥、黎运兵、陈克和、陈朴、王绪光、王殿佑、罗文尧、陈述华、王明波、卢森、徐成秀、殷国华等同志,游览了西安的大雁塔,临潼捉蒋亭、温泉等处,并在大雁塔集体合影留念(见图13)。到了10月14日那天,来自兰州、山西、潼关、咸阳、西安等地老部下武斌、王成钦、黎运兵、罗文尧、王明波等二十余人痛心地参加了昭雪大会,沉痛悼念李德强老部长,有些同志热泪满盈,怀念老领导。有的同志提笔写了打油诗:“艰难鹏程二万五/忠心耿耿为人民,老骥无私战恶魔/含冤离世众伤悲。”以此作为对老部长的永远怀念和惋惜。



图13 1978年10月参加“部长昭雪”的同志在西安大雁塔集体合影。

烈士子弟杜海舟。杜海舟1935年十二岁时,就是红军的“红小鬼”,经二万五千里长征的红小鬼,他的父亲在长征前就牺牲了。他同李德强、贺德庆、刘运生、梁德珍、贺庆怀等老红军一起走完了二万五千里长征。1935年抵达陕北,随一方面军机关进入延安,有同志开玩笑说,杜海舟是马驮人背过长征的,这恐怕是符合实际的,他在延安干部子弟学校,完全是供给制,加之他是烈士子弟还有特殊的优待,所以生活很优厚的,学校毕业后就当了干部,人们称他是小青年、老革命、老红军舒舒服服地当干部。随后据说1943年1月从延安同刘运生、贺德庆、梁德珍、陈介平等调到晋绥边区行署粮食局,杜海舟在粮秣科当出纳,刘运生在行署粮食局当局长,其他三个同志在粮秣科当科员。直到1949年2月干部南下,刘运生局长带粮食局部分干部集体加入第一野战军后勤运输部序列,刘运生为运输部部长,杜海舟、贺德庆同志留部工作,不久,刘部长调

任四川省粮食厅厅长,陈介平、梁德珍、郭芝茂等同志也一同前往。贺德庆调汽车团工作,杜海舟调军区汽车修理厂当科长,不久,又调回军区后勤运输部任科长、处长。1953年随第一汽车学校迁往天津,校长李亚民,政委马平,杜海舟任校务处长,1955年全军授衔以后,于1964年调任总参谋部生活服务处任副处长(师职),专为十位元帅、十位大将的生活服务。杜海舟从小参加红军,是烈士子弟,人聪明活泼机灵,真正是红小鬼,对党坚定不移,忠心为党,一心一意。他,虎彪精悍,说话特快,身高魁梧,一看就是个标准的军人。工作肯干,真诚朴实,刚直不阿,联系群众,泼辣能干。就因这些将他选调总参谋部服务处为十位元帅、十位大将的后勤保障工作,从第一汽车学校到了北京总参服务处任职。黎运兵和杜海舟,从1946年就在晋绥边区行署粮食局一道工作,到1949年集体入伍,在第一野战军后勤运输部一起工作,直到他离开西北军区到天津汽校工作,这样将近二十年的老战友的亲密关系。尔后,老黎1955年到北京军校学习,还去看他,受到非常热情的接待。中午在他家就餐,饭桌上丰盛,十分厚道朴实。他的爱人高友兰,那时,黎运兵在晋绥行署粮食局,因她常来局里,所以,认识而且较熟悉。她豪爽好客,一块说说笑笑,真有老战友的特性。以后老黎到汽校、总参服务处看望杜海舟和高友兰同志。1991年秋,黎运兵从山西到北京看望他(她)们,这时,听高友兰同志讲1984年杜海舟处长已离开人世,在总参服务处期间坎坷多多:

任务繁忙,责任重大。从1965年,杜海舟处长(团级)从天津第一汽校调任解放军总参谋部生活服务处副处长(处长是军职少将,杜是师职上校),专分管十位元帅、十位大将的后勤保障,就是吃喝穿用行等等。看起来工作简单杂乱,实质责任重大而繁忙,什么都要亲自监管,丝毫不能马虎松懈。虽有科室具体办理,而作为领导要发现苗头和问题,要立即提醒有关科室注意,改进工作,绝不能等到出了问题,才去解决那就晚了,要把工作做在前面,预防为主,消灭事故苗头。特别是车辆行车事故,一定要做到万无一失,一切工作要做在行车前,如车辆检查,平时要将方向、制动、轮胎气压等要害部位,一一细致地认真检查,如有螺丝松动,气压不足等问题解决在行车前,绝不能让汽车带病上路,安全问题是一切工作的重

中之重,确保首长的安全。又如首长的食品要新鲜、要卫生、要有营养,遵照医师的嘱咐,工作人员一一确保首长吃好、吃饱、吃舒服,而且要卫生,一定要达到首长的满意,其他工作也是一样的。至于警卫保健有相关部门负责安排。

尽心尽责,一丝不苟。元帅是统帅全军,掌管全军的军事、政治工作,研究解决战略方面的重大决策和问题,是党中央军事委员会的委员、常委,甚至是党中央委员会的副主席,朱德和叶剑英元帅曾是全国人大常委会的委员长,有些元帅是党中央政治局委员兼副总理;大将是总参总政总后和各兵种的主要领导人。罗瑞卿是国务院副总理兼总参谋部总参谋长,谭政是总政治部主任,黄克诚是副总参谋长兼总后勤部部长,粟裕、陈庚是野战军副司令员,肖劲夫是海军司令员,许光达是步兵第十八兵团司令员。从上不难看出他们都是党的核心领导人,是国家的顶梁柱,是中华人民共和国的精英,可见选择像杜海舟这样的同志到总参生活服务处工作,党对他们是多么的信任啊!真是无尚的光荣呀,对其他同志来说简直是高不可攀啊!当然,他们的责任也极其重大。全心全意,尽心尽责,忘我的精神,一丝不苟地为元帅大将领尽全力工作是必需的,是对党的责任。杜海舟同志是这样说的也是这样做的。他不仅自己这么做,教育所有部属也是这么做的。总怕出什么差错,负不起这个责任,从而,处处小心,事事注意,时时谨慎,无论是元帅还是大将一视同仁,无远近无厚薄,不管是党的接班人、军队的副统帅,还是病休的大将始终如一,杜副处长从始至终都是这么做的。

然而因林彪事件杜副处长受到诬陷,从停职检查到隔离审查,连家也不让他回了,直到关押停发工资,从1973年直到1976年被关押三年。最后,根据党的政策,才彻底给杜海舟副处长平反了,恢复了名誉,恢复了原职务。

另外,这里想说一下,红军老干部黎化南、马平的一些小故事:黎化南部长,原在晋绥边区行署财政处当处长。1949年南下时,同马平经理、刘云生局长加入第一野战军后勤部的序列。黎化南是有名的拼命三郎,对党忠心耿耿,周恩来总理对他很了解。据说黎处长在晋绥行署财政处工作时,在绥包战役中,因任务紧急需回行署,领导研究决定,再请示周副主席,因而,从雁北的丰镇县赶回行

署所在地兴县,相距二百余里,从当天的早上到晚霞满天,连续奔跑了十多个小时,走完了全程,战马快到兴县城里时,它倒在了马路中间,因马肺出血而死亡。那么,黎处长怎么支撑了十个小时啊?骑马是相当累人的,就是年轻人也受不了,他就是靠顽强的革命意志坚持下来的,真是奇迹,震惊了行署所有人。他到了一野后勤部任部长时,有魄力,胆也大,敢作敢为。到职不久,1950年就决定在后勤大院建三层办公大楼,相当阔气,是石头地基,木地板红红的,走廊全是红色水磨石,隔段时间就打油一次,在当时一切都是挺高级的,在司政后是第一楼,就是兰州市也是一流的,大家反响很大。有的说是讲阔气是浪费,有的说眼光远大,坚固质量高,真是一劳永逸,一百年不会倒。可是到1952年全国展开“三反运动”,其中有一项就是反浪费,正赶在浪头上。军区党委作出决定:在军区机关连以上干部大会上(当时黎运兵是连级干部)批评黎化南部长,军区政治部主任主持大会,军区副司令员、副政委等参加,(司令员兼政委彭德怀已赴朝任志愿军司令员兼政委,但尚未免西北军区司令员职务,然而他不知道此事)黎化南部长作了检查。会后一些同志反映,黎部长修建办公大楼标准是高了,修建本身是对的,只是根据当时国家经济条件是不适合的,当然作为红军长征老同志老干部,又是党的高级领导干部,作为大军区的部门主管领导,在大区军直连以上干部大会上批斗似有不妥,是过火行为,可否在军直部以上干部召开军区党委扩大会,或其他形式的会议效果是否更好一点,这样有利于工作,结果会后黎化南部长难以在原工作岗位上工作,总政党委考虑到有关情况,不久,将黎部长调到军委铁道部门当司令员。看来上级部门考虑还是全面的,尽管他有错误,还是要治病救人,不能一棍子打死。

马平部长。他1934年经二万五千里长征,1935年10月随一方面军到达陕北后,不久,同黎化南、刘云生、贺德庆、杜海舟等调晋绥边区行署工作,黎化南任财政处处长,马平任雁北丰镇县贸易公司经理,刘云生任粮食局局长,贺德庆、杜海舟都在行署粮食局粮秣科分别任科员和出纳员。1949年3月南下陕西澄县,集体加入中国人民解放军第一野战军,黎处长调任后勤部部长,当年7月解放西安,马平经理任“一野”后勤部驻西安办事处主任,随后解放宝

鸡,进军西北。1949年8月26日解放西北重镇兰州市,第一野战军司、政、后机关进驻兰州东教场扎营。不日,刘云生部长随西南军区司令员贺龙,调往四川省任省粮食厅厅长,由马平主任接任“一野”后勤运输部部长,此时,贺德庆、杜海舟、黎运兵等同志也到后勤运输部,分别在汽车大队、部运输科、部财务科工作。黎运兵在晋绥粮食局工作时因马平经理常到行署粮食局来和刘局长、杜海舟、贺德庆他们很熟。因此,老黎也认识马经理,但不熟。从他到“一野”后勤运输部当部长几年来,因工作关系,兰州宁卧庄运输部财务科,在首长办公室的斜对面房间办公,而且院子里种的花栽的树,夏天工间操休息时,大家就在一起闲聊,马部长平易近人随和,同志们都愿接近他,不拘束说说笑笑,感到亲切,时间长了不分彼此也就熟了,尤其是黎运兵同志,因过去在晋绥这层关系和马部长更随便一点,他又没架子。有次在院子里闲聊,部长看到黎运兵穿着一双捷克斯洛伐克制造的皮鞋,那是1950年初期,解放军给每个军人第一次发的皮鞋,当然马部长是知道的,他故意笑着问:“小黎你穿过皮鞋吗?会不会走路呀!”“大姑娘上轿第一回,在家都没有见过,现在逼着穿都不会走路。”黎运兵嘻嘻哈哈信口开河地说着笑着。部长又接着说:“你这小鬼说话这么调皮。”“部长真的是第一次穿皮鞋,卡得脚还痛呢。”在场的同志哄然大笑……还有一次马部长在食堂给部里的干部战士作时事政策报告,时间长达四个小时,散会后,部长往他办公室慢悠悠地走着,看来是很累的,黎运兵凑过去随随便便故意地说:部长,我们听得都累得很哪,连吃饭都误了,您累不累啊!马部长说:你这个小鬼,你们坐着听还累,我站着讲(过去首长作报告都是站着讲,表示对群众的礼貌)四个小时,小鬼你说累不累?马部长照直向他办公室走去……

工作认真,严格要求。马平部长能力强、有水平、有原则性。他还写得一笔好字,像个秀才,可是,干起工作来,特别认真,对下属干部要求严格。一次有个同志向总后车管部写请示报告,去让马部长阅审签字,当看到最后落款是谨呈“祈祷”,对祈祷两字他严肃地批评说,你小小年纪带有封建迷信色彩,一点都不正规,什么祈祷?不能这么写!他严肃认真地将它删除,改写成“此报告”,谨呈也不要。“小鬼,你以后写正规点。”还有一次部里办会计集训班,让黎运

兵讲课,黎写了讲稿送马部长审改。第一稿太乱重写,之后画了许多杠杠,表示要重写的地方。第二稿改写以后,又送马部长审阅之后批示:“重点不突出。”部长又写了几条重点内容。第三稿又送审。部长批:基本可以。有的地方划了杠杠,需要再推敲。因为部长曾经当过几年会计十分懂行,并有深厚的会计功底。

年轻的老革命黎运兵。1930年生于太行山的一个贫困小县,民国十八年(即1929年)华北平原是大灾年,听老者讲,千千万万的人逃荒,饿死者不计其数,他是幸运者,活了下来,家庭贫苦,身体瘦小,逐渐长大,在本村小学读《三字经》,《百家姓》。1937年“七七”卢沟桥事变,日本帝国主义侵入我华北平原,太行山下的城乡也被小日本占领。随之,他的家乡也被占领。这时,村小学也停办了,黎运兵也失学了一段时间,在家放羊割草。不久又继续上学。这时已上国语,算术,体育等课程。他的第一任教师是邻村的赵立邦,其家境贫苦,每天放了学,晚上就回去照料家务,对学生很认真负责。黎运兵学到小学四年级,于1942年夏即十二岁时到邻村高小上学,毕业之后即在于平遥中学上学不到一年,于1945年7月十四岁时到边区参加了八路军。1945年8月日本宣布投降后,同赵津满、李仙霞、张建树、范培富分别到晋绥边区实验学校和贺龙中学学习。直到1949年3月晋绥边区干部南下,在刘运生局长的率领下同杜海舟、贺德庆、赵文彦、武斌、杨光辉等到第一野战军后勤部运输部工作。黎运兵同志1949年9月加入中国共产党,学习时被评为军区后勤部学习模范受到表彰奖励并立三等功一次,其间当会计、审计、助理员,在后勤运输部工作,正连级干部。当时处长宋宜亭是1937年老干部,为人老实,对党忠诚,当时被评为运输部模范共产党员。科长何天理是红军长征老干部,对党忠心耿耿,密切联系群众,工作勤勤恳恳,任劳任怨,是党的好干部。后来因工作需要宋处长转业到甘肃武威地区工作。何科长到四川西昌地区人民医院当院长。黎运兵一起工作的有赵树鸿、武斌、陈其武、杨森林,后来还有薛培直、张金城、李希仁、皱述文、李全海、王靖源、吴秀英、张瑞亭、夏建奎、刘生华、刘新闻、阎瑞成、李挈人、李德芳、罗克文、王俊民、李俊、孔鼎才等等。直到1955年西北军区缩编为兰州军区后,运输部机关精简人员,有的上调总后办事处,有的留后勤

机关,有的转业,有的到北京军校学习。三年毕业后,黎运兵到汽车团工作,赵树鸿重新分配到大连旅顺基地北海舰队油料处任处长,后来升任北海舰队后勤部部长。该同志是党的高级领导干部,是焦裕禄式的好干部,勤俭节约,廉洁奉公,北海舰队党委大力宣传他的精神,树立为舰队的典型,据说在《解放军报》上宣传报导。赵树鸿部长原是西北军区后勤运输部科长,当黎运兵知道了赵树鸿部长的事迹后十分高兴,也感到光荣,因他原是西北高原的老汽车兵,当然也是青藏高原老汽车兵。

黎运兵同志从事交通运输近五十年来,经历过人力运输、黄河船运、驴马驮运、马车运输、牦牛骆驼、羊群驮运、汽车运输、航空运输、火车等运输工具。在部队三十年,在地方二十年,风风雨雨度过了运输生涯五十年,有成绩有失误,成绩还是主要的。他1958年7月到汽车第九团任职,直到1978年转业地方,又回吕梁山搞交通运输工作。这期间主要搞汽车运输,而且在青藏高原当汽车兵十五年,在大西北甘肃省兰州市又十五年。他的青春年代,是在吕梁山、西北青藏高原度过的,直至1991年离休仍在吕梁山居住。他的工作环境是艰苦的,特别是青藏高原的十五年,非常的艰苦,必须有坚强的意志和革命的决心,还要有钢铁般的毅力才能度过。唐古拉山,巴颜喀拉山,昆仑山,喜马拉雅山的“天上无鸟飞,地上无走兽”的恶劣环境中生活,是常人所难以想象的啊!可是黎运兵说:“艰苦是无尚的光荣,越艰苦越光荣,艰苦才能锻炼人啊!”为此,他曾受到毛主席、邓小平以及彭德怀元帅的亲切接见。黎运兵的工作是很普通的运输干部,从科员到党的基层领导干部,他忠心耿耿全心全意为人民服务,不论遇到什么艰难曲折、坎坎坷坷,都以顽强的革命气节,一个一个克服,都被踩在自己的脚下。在西北旷野、高原、草原、茫茫的戈壁滩,执行无数次的艰难军用物资运输。这里运输环境极其恶劣,气候严寒、空气稀薄、道路泥泞、翻浆沼泽、山大沟深、弯急坡陡、人烟稀少、运输线长、点多分散,这些给汽车运输带来极大困难。特别是1952年甘南青南剿匪作战运输,1959年青海西藏平叛作战运输,以及玉树、果洛、昂欠、扎多方向,青海觉悟山、“老虎口”至曲麻莱运输、果洛至班玛运输、格尔木至乌图美仁(在祖国版图上是没有的),以及1962年边境自卫作战运兵任务。再有

汽车九团五连 1965 年进行的五个月汽车夜间闭灯驾驶训练,是极艰苦的训练任务,都较好地完成了任务。

党给予的荣誉。黎运兵同志几十年来,在各级党委领导下,各级首长的培养下,加之,他个人的努力,曾获得了各种荣誉:学习模范、人民功臣、先进工作者、优等生,以及中国当代文学研究会会员、省作家协会会员,文稿获得一二三等奖多次,曾两次被党和国家领导人毛主席、邓小平集体亲切接见并合影留念。这是他一生的光荣也是全家的光荣。

人缘特好的薛培直。1949 年 8 月我军解放兰州后,在西北军区后勤运输部财务处先后工作的有薛培直、赵树鸿、杨森林、宋宜亭、何天理、赵文彦、武斌、李希仁、刘新闻、邹述文、高仲山、罗克文、刘生华、李德芳、李挚人、黎运兵、李兰香等同志,后来因机构变动和工作的需要,各奔东西了。薛培直同志审干时,因他曾加入阎锡山的“同志会”,到军区后勤办的学习班进行审查时,最后认定是“同志会”的骨干分子,组织决定薛培直同志转业。实际阎锡山“同志会”是群众性组织,为笼络群众,将一些青年人集体吸收进去,那时他很年轻不到二十岁吧,如果是“特派员”的话那是专门对付共产党、八路军的反动分子。当时有同志认为“同志会”会员是一般人员,只要没有做过什么坏事,弄清问题即可。如他参加解放军后一贯表现好,留在部队是恰当的,据其科长侯子美讲,该同志表现积极、思想进步,有一定的财会知识,业务水平高。他与黎运兵一起工作几年,黎运兵认为薛培直最大的特点是人缘特好、随和,和同志们团结相处和谐,不笑不说话,不论男女、老少、官位大小和谁都一样,这是同志们一致的看法,同时,财会业务熟悉,写得一笔好书法,老黎认为是个人才,离开军队转业真是有点惋惜。1953 年转至兰州医学院第一医院财务科当会计,接着提升为科长,离休后被当地聘为高级会计师、专家,群众关系特好,医院的领导职工说:老薛是个好人。黎运兵常去看他。薛的爱人杜正凤群众关系也好,他俩经常到老黎家里玩,孩子们也相互往来,几十年如一日,真如一家人一样,直到 1978 年黎运兵从部队转业到老家才离开。人走了心不离,他俩经常书信往来,电话联系,黎运兵夫妇几次去兰州看望老战友杨光辉、高仲山、薛培直夫妇以及其他老战友,吃住在老薛

家,十分融洽,老薛他也到山西汾阳看望黎运兵夫妇,同时到太原、临汾、运城等地看了看,遗憾的是其爱人杜正凤没相随到晋,说起来还真后悔呢。

“文革”遭磨难。不幸的是 1966 年的文化大革命,遭到“四人帮”和个别不良分子的迫害。那时黎运兵还在青海执行任务,到 1968 年上级决定黎运兵到兰州支左,抽时间到薛培直同志那里探望,才知他已被红卫兵管制,让他去烧锅炉了,家属杜正凤已带着两个孩子返回农村老家去了,这里留了一个男孩在兰州上学,他自己被管制烧锅炉,还要照料自己和七岁孩子的生活。记得孩子穿的一双破棉鞋和棉袜都是湿的,脚趾头都冻肿了还要去上学,因为老薛晚上烧锅炉不能离开,可怜的孩子要一个人照料自己吃饭,一个人自己睡觉啊!才七岁啊!哎,真可怜、真凄凉啊!黎运兵夫妇泪水横流满面,真难过极了。薛培直同志白天既要被红卫兵揪斗批判,写交代材料,晚上还要去加班烧锅炉。过了一段时间医院派来了工人宣传队,才好过一点,虽是烧锅炉,管理上松多了,有了一些自由。人常说祸不单行,屋漏遇上连阴雨。薛培直同志的大儿子薛平平,他好不容易托人在工厂找了一份工作,减轻了家里的负担,全家人高兴得不得了。不幸的是大儿子半年后得了一种急病,回家住医院治疗,经抢救治疗无效几天后病故了。真是全家极大的不幸啊!老薛全力料理儿子的后事。首先给爱人发了加急电报,“儿子病重速来兰”,实际已经病故,不敢将真实情况告诉她。她也很机灵深感不好,接到急电衣服也没换,不管三七二十一,跑到洪洞火车站买了快车票,两手空空当天夜里五点钟就到了兰州火车站,急急忙忙连走带跑,差一点撞到汽车上,以快得不能再快的速度到了医院驻地,敲家里的门,这时薛培直才起床,听到敲门声,开门一看正是自己的妻子,她劈头就问:“孩子怎么了?”“先不着急洗洗脸吃口饭再去看孩子行吗?”“不,先去看孩子,我已急疯了还磨磨蹭蹭的快走!快走!!”老薛没办法,只好带着她直奔医院太平间。当一进门见儿子的遗体时,她已泣不成声,软绵绵地躺在了水泥地板上,三个孩子们抱着妈妈哭成一团,老薛赶快去叫医生抢救妻子,经过医生的全力抢救,她渐渐苏醒过来了,又哭又闹乱成一团,见老两口和孩子哭成了“泪人”,熟悉老薛的领导、医生和护士也为他的不幸

伤心地擦着眼泪,不约而同地说:老薛的不幸事一件接着一件,叫人真伤心哪!好大的一个儿子说没就没了。在医院领导和同志们的帮助下,将儿子的丧事办完。老两口凄凉地回到自己家里,痛苦地熬了几个月心情才好了一点。老战友黎运兵夫妇常去家里看望安慰他俩,并帮助他们做一些力所能及的事情,同时将最小的孩子和培直同志带到他家里住了一段日子,以利恢复其情绪和精神面貌,也是一种思想上的安慰。就是转业以后,上世纪90年代和21世纪初,老黎他们还到兰州去看望薛培直夫妇以及在西安、兰州的老领导和老战友,赵文彦、武斌、王泽、吕清一、谭瑞安、李希仁、张汉兴、蔺怀鹏、南陵瑞、杨光辉、高仲山、阎瑞成、陈克和、李桐、牛希曾、金莲玉、张平等。都是黎运兵他尊敬的领导和爱戴的老战友,值得回想的同志,不一一列举,只将杨光辉、李希仁两同志概略叙之:

诚实厚道杨光辉。黎运兵和杨光辉他俩可以说是老相识了,最老的老战友了。1946年在晋绥边区行署粮食局就在一起工作,战斗在一起,生活在一起,可以说是形影不离,几乎是天天背着行李枪弹徒步在山路上,战斗在粮食战线的第一线,部队在哪里打仗,粮秣员最早就出现在哪里,有句俗话:“兵马未动粮草先行。”确实是这样的。如果粮秣员先出现在哪里,在哪里征粮、运粮、设粮站,那么这个地方可能就是战场,一般是这样,当然也有特例,战斗是千变万化的,随着战争形势发展变化,而转移到另一方向或另一地方,也是常有的事情,所以,粮秣员的工作,也是复杂的,随着战斗的变化而变化,绝不是一成不变的。譬如1947年初在晋西南战役中,他们在山西石楼县设站等待了一个多月,突然战役转移了方向,当然他们就得随之而转移,一切得从头做起,因而行军是家常便饭;又如在绥包战役,他们在凉城县的二十家子,正设站开始收粮,敌军傅作义的部队向这里进攻,因而粮站必须紧急转移,先通知各地立即停止向这里运粮,尔后立即转移方向,这是军队作战的性质决定的,要停就停,要走就走,那里打仗对我军有利,能消灭敌人有生力量,就在那里打仗,这是作战的总原则,因而粮秣员行军走路是非常频繁的。正如农妇的歌谣所说:“交友不交粮秣员/既没粮票又没钱,常年行路不在家/老是一人守空房。”这正是粮秣员的艰苦生活、辛勤劳动的真实写照。杨光辉同志在战争年代就是这样

走过来的。

青春献给大西北。1949年3月从晋绥边区粮食局,杨光辉同志随南下干部集体加入了人民解放军第一野战军后勤运输部,参加了解放西安作战运输物资的后勤保障任务。他从陕西的澄城县一直背行李徒步行军近八百公里到甘肃境内,参加了解放兰州战役,到当年8月26解放兰州市,第一野战军后勤运输部进入兰州东教场(后改编为西北军区后勤运输部)驻扎,进行后勤运输保障工作。1955年军区后勤运输部整编为兰州军区后勤车管部,大量缩减人员,许多干部调到别的部门工作,记得杨光辉同高仲山、刘生华、杨培荣等同志调到西北军用汽车修理厂工作(后改为七四三七工厂),仍属兰州军区后勤部建制,高仲山任财务科科长,杨光辉任党委办公室组织部部长。他原是运输部干部处干事,该同志对党忠诚,为人正直本分,忠实厚道,处人随和,记得是1965年,就是七四三七工厂的厂长,在各级党委和领导班子积极努力下培养了许多专业技术人才,他们在这三十年的日子里,已成了行家里手,尤其老杨会驾驶车辆,在修理行道已成为内行并有了汽车修理领导能力,对大中型汽车的修理流程已较熟悉了。1990年离休,已是高级经济师,按现在的术语已成为汽车修理行业专家了。他已是一名不穿军装的老汽车修理兵了,这期间受到党和国家领导人的亲切接见。杨光辉对七四三七工厂做出了积极的贡献,将青春献给了陕甘青各族人民,他已成了白发苍苍的老头子了,儿孙三代扎根大西北,为大西北的经济建设,为西北军区、兰州军区作战部队、平叛军用车辆修车,为部队现代化建设做出了应有的贡献,他们的业绩将载入革命的史册,子子孙孙会怀念不穿军装的汽车修理兵。尽管七四三七工厂,由于种种原因已处于破产的边缘,相当多的职工处于待业或失业的境地,他们的生活处于多种困难的处境,生产处于半停顿状态,然而七四三七工厂在党的领导下会兴旺发展起来的,我们应有这样的信心和决心。

诚实刚直李希仁。1949年5月西安解放,他入西北军区后勤学校参军,8月26日兰州解放随学校进入市区。1950年初,毕业分配在西北军区后勤运输部供给科当实习会计。这期间,他思想单纯幼稚,聪明好学,接受新事物快,他喜欢民主人士,崇拜鲁迅、郭沫若

等,说这些人是国粹。他对政治不怎么关心,有点浪漫、自由的思想。钻研业务进步快,时间不长就能独立工作了,而思想意识方面有点守旧落后,和家庭教育有关。因为他入伍只有十六岁,在家时就结婚了,关中地区一般习俗,媳妇比新郎大几岁,入伍时他已经是孩子的爸爸了。黎运兵还记得他孩子叫“丑娃”,同志们经常和他开玩笑,丑娃长丑娃短,逗得大家呵呵大笑,这是黎运兵对他的基本印象。李希仁同志热爱打球,由于他聪明,球艺较高,在科的球队里算是“一把手”,供给科有邹述文、王俊民、王靖源等人,以后又有阎瑞城、李俊,后来供给科改编为财务处,设有财粮科、军需科。运输部组成的球队叫“战驰队”,在军区后勤部也稍有名气,经常出去打球,有时赢有时输,赢得时候多,有时到市区和有关单位的名队打球。虽然球输了却提高了球艺锻炼了球队。财务处参加“战驰队”的球员记得有李希仁、邹述文、薛景生,他们是主力队员,其余还有李俊、王靖源、阎瑞城几个,球队有十二个队员,财务处的同志占了一半。所以,部里组织各处室篮球赛,财务处一般不是冠军就是亚军,人人承认财务处的人打篮球是最棒的,这与李希仁、邹述文、薛景生他们是分不开的。总之,李希仁同志到1955年时,已入伍锻炼了五年多,从各方面看是有进步的,尤其在业务方面进步较大,已是财务处的主要助理员了。然而,在政治方面还不够成熟,记得科里党小组研究发展党员时,其中有李希仁、张瑞亭同志,在1952年只发展了张瑞亭一人,关于李希仁同志还需要再锻炼一个时期,所以在运输部期间尚未入党。

茁壮成长。李希仁同志1958年下放青藏公路汽车一团锻炼,由于表现突出,当年在连队入党,成为共产党员,后选入解放军后勤学院深造。毕业后调到军区后勤部司令部组织计划处战勤处工作。后来,黎运兵又回到后勤车管部器材科工作,当时,有一次李希仁到车管部检查业务工作。黎运兵回忆,俩人是老战友了,老黎当时管器材的财务工作,他将财务情况报表准备好了,向李希仁同志汇报,可是他去了器材科将材料一推,喂,干什么呀,他不好意思地坐下聊了一会,意思是那时老黎已是老会计了,自己当年是见习会计,现在怎么检查起老会计的工作了,笑笑就走了。从这件事说明,他很理智,好像不应该是这样的,实际这是工作关系,不是个人关

系,公事公办嘛,这才是对的,当然私人关系是另一个意思了。后来李希仁同志思想政治素质提高很快,业务领导水平逐步成熟了,逐步提升为科长、处长、后勤分部参谋长、副部长、部长(正师级)等职。总之,我认为李希仁同志是优秀的后勤高级指挥官。1988年10月,因服役年限已到而离休。现住兰州军区西安长乐干休所。

下面要谈及的是五十年来长期在青藏高原执勤的汽车九团一些老汽车兵的变迁归宿。

已安息在另一个世界的人们。这些同志在青藏高原汽车部队奋斗了几十年,将自己的青春奉献给了西北高原各族人民,已是耄耋之年、古稀之人了,在前些年已离休或退休。由于长期在青藏高原汽车部队执勤,身染各种职业病,腰酸腿疼、胃痛、关节炎等,大多也行动不便,甚至长期躺在床上治疗,张汉兴、秦民生、何志刚、牛希增、付传安、刘胜、郭志荣等等同志已在90年代前后与世长辞了,去另一个世界安息了。他们的英勇业绩,他们的名字将载入革命的史册,将载入青藏高原老汽车兵的光荣史册。50年代末期,张汉兴同志是解放军后勤学院车管道路系第五期本科毕业生,是抗战老干部,1959年分配在汽车九团当副团长,他一生对党忠心耿耿,诚心诚意为人民服务,群众称他为“人民的老黄牛”。任劳任怨、密切联系群众,从不计较个人得失,他当副团长,因种种原因,一干就是十五年,团长换了一茬又一茬,他还是干他的副团长,一贯勤勤恳恳,积极工作,例行他自己的职责,毫无怨言,战士尊称他为“我们的老团长”,直到以师职干部离休,2001年冬,停止了心脏的跳动。秦民生曾是汽车九团政委,后任军区后勤部二十七分部政委,驻扎在甘肃省山丹地区,为人诚实老练,修养意识好,为党忠心耿耿,曾在繁华大都市上海地区工作,1949年随华东汽车一团,调往第一野战军(西北军区)后勤部运输部工作,而后在骑兵团,汽车九团任职,近五十年来,一直战斗在青藏高原,由于车祸在火车的车轮下丧失了生命,停止呼吸,安息在大西北草原上,实是忠诚的共产主义战士,青藏高原人民的老汽车兵。

从抗美援朝由大东北进入大西北的干部。汽车九团的一批干部,1958年3月,从东北千里迢迢来到兰州、西宁、酒泉、新疆等地执行各种平叛、国防、经济建设运输任务。时间较长的有王景周、何

志刚、王宗仁、南陵瑞、李云忠、于和、李桐、孔宪英、付传安、郭福海、周卫先、宋惠恩、张财东、张洪才、刘富贵、刘连锁、高文选、李节用、李家玥、晏贤仕、孙延庆、王景玉、张跃文、曹光忠、王文田、王孝先、王祖垣、包国良、杨季琛、古增埔、徐则一、曲继田、于广文、胡春斌、陈万山、王德昌等等同志，有的十年八年、二十年三十年，有的四十年五十年，一直在执行剿匪作战运输、边境自卫作战运输、酒泉基地建设运输任务。其后有些同志已调出汽九团，有的转业、复员，有的调其他单位工作，有的调到新疆军区后勤部汽车二十九团工作，至今都已离退休了。其中，王景周、南陵瑞、李桐是汽九团的元老，工作时间长，也是汽九团的主要领导干部，当然还有其他汽九团的领导干部，不在这里一一叙述，只将他们三位分述如后：

王景周政委。他是抗日老干部，曾为黑龙江克东县委副书记，当组成中国人民志愿军汽车第九团时，他入伍随部队入朝参战，1952年被任命为该团政委。1958年3月从朝鲜撤回祖国，军委决定该团调入大西北第一野战军后勤部，改称为人民解放军汽车第九团，他作为汽九团政委，参加甘、青、藏剿匪作战运输任务。直到1963年王政委调兰州军区后勤部车管部任副部长，仍指导汽车九团的工作，王部长还是汽九团的直接首长。王景周政委几十年来对汽车九团作出了应有的贡献，对工作认真负责，对党忠心耿耿、勤勤恳恳，能联系群众，对干部严格要求、大胆管理，组织观念党性较强，和党中央保持一致，是党的好干部。

南陵瑞同志。他是党的中层领导干部，是汽车九团组织股长、政治处主任。他工作严肃认真，原则性强、勤勤恳恳、任劳任怨，一直是搞组织干部工作的。直到1962年，青藏高原平叛结束，随三个汽车连队，担负酒泉基地建设运输任务，接着，根据国防建设需要，军委将汽车九团三个解放牌连队编入新疆军区汽车第二十八团序列，他同于和、王孝先、王公燕、周卫先、张财东、乔廷友等同志，调该团工作。南陵瑞同志任该团政治处主任，团副政委、政委，直到上世纪80年代后期离休，迁入西安市新疆军区干休所。该同志在汽车九团随王宗仁副团长和王文田、于和、包国良、孙延庆、张财东、周卫先等同志1957年12月从汽车十五团轮换到汽车第九团。到1958年初，从朝鲜撤回祖国，直接从大东北调大西北参加青藏高原

平叛作战运输任务。南陵瑞同志不远万里,千里迢迢,万里迢迢,从朝鲜撤回祖国,从大东北进入大西北青藏高原,他经历了青海平叛作战运输;青海省的海北、海西、海南,及西藏以拉萨为中心的反革命武装叛乱运输;新疆国防经济建设运输。经历了半个世纪英勇奋斗,从东北到西北,从祖国到朝鲜,从内地到边疆,可以说是汽车九团在青藏高原汽车兵的集中代表人物。他随时随地服从党的调配、党的召唤,经一万二千里的远征,从青海高原到祖国边疆的叶城,随汽车奔驰几万里、几十万里,保卫祖国的边疆,他不愧是青藏高原的老汽车兵,不愧是人民的老子弟兵。

李桐同志。他是汽车九团的老汽车兵,一直是汽车专业技术干部,钻研善学,聪明伶俐,有一定的技术水平,在汽车九团小有名气,技术骨干之一,人缘也好,在群众中威信较高,团领导对李桐很器重。从朝鲜撤回祖国,汽车九团调大西北参加了青藏高原平叛作战运输任务,边境自卫作战等,他一直在汽车九团工作,几十年来勤勤恳恳,忠心为党工作,从股长、技术处主任、副团长、团长等职务,上世纪90年代初调外单位工作,任师职领导干部,直到在西安兰州军区后勤干休所休息。

李桐同志是辽宁沈阳人,从朝鲜、大东北进入大西北青藏高原,千里迢迢在大西北安家扎营,一贯安心在青藏高原工作,真正是老汽车兵呀,他将载入革命的老汽车兵史册,流芳于世啊!也将载入无产阶级革命的高级技术领导干部行列!

另外,要提及的是青藏高原老汽车兵孟超月同志。他是江苏省花园城市扬州人,抗日战争末期参加革命。1949年8月军委决定将华东野战军汽车第一团和第二团调拨西北第一野战军(西北军区)序列。当时,孟超月、吕清一、秦民生、张光瑞、邵双吾等同志分别在汽车一团和二团工作一并调入第一野战军汽车第一团和改编的汽车二团工作。接着,1950年后将他们调入西北军区(第一野战军)后勤部运输部机关工作。当时吕清一、秦民生分别任后勤运输部政治部组织科科长,秦民生为保卫科科长。随后,孟超月调军区后勤政治部组织科副科长,九八一库政委、陆军第一医院政委等职务,直到上世纪80年代中期调回老家江苏扬州离休。而吕清一部长、秦民生政委、张光瑞主任等领导同志,他们在大西北、青藏高原,当了

几十年青藏高原老汽车兵,都在西北高原安家离休,他们的子子孙孙在西北高原工作,退休。这种精神是值得人们赞扬歌颂的。可是有个别同志从华东繁华城市调来大西北、青藏高原执行艰苦的运输任务,由于其革命意志发生了动摇,从调来西北一直不安心工作,闹着要回华东上海,组织上找他多次谈话,执迷不悟,坚持错误的个人意见,据此,党组织召开部队机关党支部大会,批判他个人主义,贪图享受的个人思想,但他坚持不改,顽固不化,最后党组织给予其党内严重警告处分,行政上给降级处分,下放到更艰苦的农场劳动教育,以观后效。总之,不能让个人主义私利得逞,贪图享受的想法永远达不到他的目的。从这个例子看孟超月政委是咋样做的呢,孟超月同志几十年在青藏高原执行艰苦的运输任务,后来党组织考虑他个人的具体情况,根据当时个人意见,同意他回江苏扬州异地离休,回去以后,待了几年,深感江苏扬州的炎热气候,年老的体质已不适应,经常闹病。为此,他决定再回大西北高原安家。于是,在21世纪初,又回到可爱的瓜果城市——兰州市。这一生永远地在西北高原住下去,他诚心实意地爱着兰州,爱着祖国的大西北。人们将永远记在心坎里,他将永远留世于祖国的大西北。

从青藏高原回到家乡的一些老汽车兵。汽车九团1958年从抗美援朝战场撤回祖国,进入大西北,执行青藏高原平叛作战运输和边境作战运输任务。近五十年来一直战斗在大西北戈壁草原。英勇的青藏高原老汽车兵,发扬了顽强拼搏精神,直至于今汽九团还在执行国防经济建设的值班任务。有些青藏高原老汽车兵为祖国已献出自己宝贵的生命。有些老汽车兵已经在西宁、兰州、西安部队干休所安度晚年,过着幸福美满的生活,特别是一些哈尔滨、长春、沈阳、北京的青藏高原老汽车兵,还在新疆的乌鲁木齐、叶城过着离休退休的晚年生活,真正是光荣的青藏高原老汽车兵啊!还要提及的是在大西北草原、青藏高原的老汽车兵工作十几年、二十年、甚至三十几年的一些同志,那时(6、70年代)部队受“左”倾思想的错误影响,将一些出身不好和有历史问题的老汽车兵骨干作转业退休处理。据一些老同志回忆,汽车九团有曹光忠、古增埔、尚庆宜、徐则一、奉时可、王者佐、朱股长、焦乃千等十余名干部进行了离职清退处理。看来有些是不妥当的、是有片面性的,根据以往的

政策,家庭出身看本人,历史问题看表现。周恩来总理讲,自己的出身是无法选择的,自己的路怎么走是完全可以自己选择的。这话说得多么好啊!前面说的那些同志尽管有这样那样的问题,从参加革命以来在各自工作岗位上表现是好的,尤其在朝鲜战场上都有出色的表现。要提到的是汽九团司令部参谋古增埔同志,入朝作战是积极的,虽家庭出身是地主,但革命是坚定的,还成为中国共产党的预备党员。回国以后在东北说起农民斗地主轰轰烈烈的斗争会上,农民高声叫喊打倒在地主,古增埔无意中说了句不该说的话,有同志给党组织汇报了这个情况,在古增埔共产党员预备期转正时,给他提出了这个问题,他也作了检查,同志们经过讨论,一致认为是个问题,党支部作出决定:“延长其预备期一年。”(这是正确的),到大西北青藏高原平叛作战运输期间,古增埔同志的延长预备期一年时间已到,其间该同志表现是好的,工作诚诚恳恳,任劳任怨,他是军事训练参谋,运输上的事他也协助办理,他的股长对古增埔同志的评价是好的、是认真的、负责的,可是不知什么原因,其股长没有参加会议,也未征求过股长的意见。即取消其预备党员资格。大概还是那个历史问题吧,加之,他是地主成份,让其转业回家。当时他的股长在青海玉树地区团指挥所执勤,只是团司令部参谋长在家讨论决定的。而且,其股长根本就不知道这事,从玉树回到西宁驻地,才知道古增埔同志被取消预备党员资格了,且已处理回广东老家。参谋长就根本没与其股长说一声,按组织原则这是不正常的,股长是古增埔同志的直接领导呀,而且股长是党员也应听一听股长的意见吧!直到1980年初落实党的政策,团党委才给已转业的那位股长去信,征求对古增埔同志处理意见,这位股长证实:取消古增埔预备党员是不适当的,让其转业回家也是欠妥的。因其说的一句错话已给其延长了一年预备期,而且该同志事实上已在思想、行动上有改正的表现。又翻旧账,取消其预备党员资格,股长认为不是实事求是的作风,他个人认为应予落实政策。据说已给古增埔同志作了妥善处理。至于其他同志怎样处理的,不得而知,据黎运兵同志讲,有的同志是很惋惜的。

再说从青藏高原调到成都、贵州、哈尔滨、长春、沈阳、北京、太原的老九团汽车兵的归宿。据一些老同志的回忆有:贺德庆、高文

选、黎运兵、李东奎、王文田、包国良、苏世昌、周卫先、王祖垣、王孝先、王公燕以及西北军区后勤运输部的老部长老红军马平、李亚民、雷鸿德、杨森林、邹述文、石微信、李德祥、韩金、杨德华、杜海舟、高友兰、段秀莲、冀平、薛景生、黎运兵等等,还有许许多多不知名的汽九团的老汽车兵和无名英雄,无法一一列入。就上面所列的老汽车兵,由于各种原因他们的经历情况不详,也不可能都提到,可能是挂一漏万、得小失大,网虾漏鱼吧!

贺德庆同志。贺德庆是我军第一个汽车队的老司机,是二万五千里长征的老红军,是青藏高原老汽车兵,还是黄河水运的船老艄(舵手),是真正的红小鬼,年轻的老革命。1935年秋红军路过四川贺德庆参加了红军,1937年10月在西安七贤庄汽车队学习开汽车成为驾驶员,1938年4月延安成立摩托学校时,他已是助教了。接着,随贺龙领导的一二〇师,同梁德珍、何庆怀、陈介平、杜海舟等同志到了晋绥边区行政公署粮食局工作。他到兴县黄河边同其他同志一道运输粮食,就在这期间又成了木船运粮老艄(掌舵的),组织领导船运粮食,直到1949年3月随军南下在陕西的澄城县参加了第一野战军后勤部运输部汽车大队工作,及西北军区后勤部运输部汽车团,参加青藏高原平叛作战运输和运送中央代表团进拉萨等等,其工作不固定,有时调到机关,有时到汽车团,哪里需要就到那里去工作。部队里有句话:“服从命令是军人的天职。”人人是这样做的,贺德庆同志既是这样说的,更是这样做的,从红军时期,抗日战争、解放战争、青藏高原平叛、边境自卫作战中,近五十年来都是这样走过来的,贺德庆同志是军中豪杰,据说是战斗英雄,立功受奖,是模范党员、党的好干部,堪称人民英雄。贺德庆同志为人民劳累了一生,于1980年,已到离休之年,根据当时本人的意愿,党组织按其实际情况,他的祖籍是四川省,又从四川加入红军,为照顾其安度晚年,他在青藏高原汽车部队苦战几十年,与有关方面联系,将贺德庆异地离休,安排在成都部队干部休养所。离休后,给予优厚的待遇,使其有个好的归宿。

黎运兵同志。他1930年生于太行山下的一个小县,八岁在本村小学上学,1944年当地中学上一年级辍学,1945年7月在山西平介县政府参加革命,当时有张建树、赵津满、范培富等,到晋绥边

区实验学校 and 贺龙中学读书,第二年秋,黎运兵和赵津满分配在晋绥行署粮食局工作,直到1949年3月,在刘运生局长率领下,有贺德庆、赵文彦、武斌、杨光辉、黎运兵等,于陕西澄城县加入第一野战军后勤部运输部工作。黎运兵同志分配在部供给科工作,科长宋宜亭,科员何天理、陈其武、赵树鸿、杨森林等。直至1950年先后增加了薛培直、张金城、吴秀英、李希仁、邹述文、王靖源、夏建奎、张瑞亭、李全海、李俊、王俊民、李挈人、李德芳、刘新闻、刘生华、罗克文、阎瑞城、高仲山、孔鼎才等等,这时已变为财务处,人员作了大的调整,特别是1955年西北军区缩编为兰州军区,人员机构大为缩减,有的离退休,有的调整工作,有的上军校,有的上调。总之,黎运兵同志他参加革命近五十七年来(1945年至1991年),一直从事交通运输工作,其中军事运输三十年,在大西北甘、青、藏是个老汽车兵了,将自己的青春献给了青藏高原各族人民。在地方从事交通运输二十多年。从晋西北革命根据地黄河木船水运、人背肩挑、畜力驮运、马车拉运到祖国青藏高原特有的牦牛骆驼、马牛驮运,尤其是西藏阿里地区,依据当地地形特点,独有的羊群搭运。一只羊可搭驮二十至三十斤粮料,一群就有几十只,百十只羊甚至几百只羊,它本身不消耗,边走边吃草边喝水,非常简陋,而他的运量还不小呢!在当地利用价值还是很大的,牦牛马骡不能走的地方,它可以畅通无阻啊!这还是个很新鲜的事物呢。从西安、兰州解放发展到现代化的汽车集团运输、火车运输、空运空投等运输。在当时人畜力运输,汽车运输,在青藏高原起了主力军作用,特别是青藏高原四年平叛作战运输中起了决定性的作用。当然,黎运兵他们在平叛运输中发挥了一定作用。还有在边境自卫作战运输中、在汽车驾驶员夜间闭灯驾驶训练中、在团“五七”农场青海省兴海县大米滩农场建设中、在野营拉练训练中、在向乌图美仁运送雷达团任务中、执行曲麻莱军运物资运输任务中、执行班玛急需军用物资运输任务中等等,同时,在军区汽车修理厂进行社会主义教育运动、在甘肃公检法执行“三支两军”任务中,在完成各种任务中是艰苦的,应该说是出了力流了汗的,做出了一定成绩。毛泽东主席在北京,邓小平总书记在西宁分别亲切接见,并集体合影。但是,在军区汽修厂搞社教时,做了错事,说了错话,受到党组织的批评是应该

的。

黎运兵同志 1978 年 10 月党组织确定他转业地方，到原籍交通部门工作，是较好的归宿。在这十四年间给党做了一定工作。

1.黎运兵同志从青藏高原汽车部队转业回到家乡，有一种新鲜感，人亲水亲土也亲，格外亲切，这对久住家乡的人是不会有这种感觉的。一进吕梁山就有一股浓厚的革命气氛感染人、影响人，那种艰苦朴素、诚实待人、思想活跃的作风，是革命老根据地的老传统，深深感人、很有活力。在 1960 年间，兰州市场萧条，物资紧缺，物价昂贵，深有经济危机的感觉，买什么东西都是限量排长队。回到吕梁山石州城，大感意外，物资丰富，价格便宜，肉蛋鸡鱼可随便买，那时，一斤羊肉五六毛、猪肉四五毛，鸡蛋一元钱十一二个。当时将兰州的情况给行署副专员冯德亮讲了他很惊讶，“是吗？”事实确实是这样的。吕梁是煤海地带，正在大量开发，能在这里工作深感骄傲，吕梁山真是个好地方。

他到吕梁地区行署交通局工作，主要抓开展社会运输工作。吕梁山地区是全国连片贫瘠地带，是党中央、国务院重点扶持的二十八个县市。该地区山大沟深、贫穷落后、生产滞后、交通不便，根据国务院 1978 年 4 月，全国开展“奋发图强，埋头苦干，为实现交通运输现代化而努力”，“大力开展合理运输，将社会车辆统一起来”大搞社会运输活动。根据这个精神，局党组在交通局成立了“社会运输管理处”，在县交通局设立了运输管理站，全吕梁地区全面展开了“节约运力、节省油料”活动，对过去运输物资存在的拉长不拉短、拉双不拉单、拉易不拉难、拉平不拉山、拉整不拉零弊端进行了纠正。同时，有位平川县的主要领导竟说：“搞三统（统一运力、统一运价、统一管理）是改革的绊脚石。”他当即给予坚决的批驳，这是以大帽子压人，是国务院的指令，怎么是绊脚石？他们坚决按省政府规定执行。接着，一是抓安全，推广了汾阳运输公司吸取教训狠抓行车安全的做法，收到显著效果；二是抓节油开现场会，推广了交城县运输公司司机韩二牛的节油经验；三是抓车辆封存，1979 年全区封存汽车五百五十六辆，少供汽油二千三百七十七吨，全区节约汽油八万七千八百一十公升，省汾阳运输公司节油七千九百九十公升；四是每月召开一次运输平衡会；五是组织联合检查组，上

路进行路查路检。由于采取上述措施,加之全局同志的努力,得到社会各方面的支持,全区收到显著效果,1980年省交通厅召开的工作会议上,吕梁交通局在会议上介绍了工作经验,并受到省厅的表扬。

黄河航运。1981年4月省交通厅研究决定,给吕梁交通局投资二十万元制造两条钢船,当时,黎运兵是忠实的拥护者,也是具体的执行者。因为解放战争时期他在晋绥行署粮食局工作时,曾为解放战争、保卫延安在黄河上用木船由山西河曲、保德向兴县黑峪口、临县碛口、柳林的军渡及禹门口运送军粮,对部队供应起了重要作用。地区交通局和省航运处共同和天津造船厂签订了两条钢船的合同,总费用二十万元人民币,不得超支,保质按期在山西柳林交船,同时,代培训钢船技术人员和驾驶员,直到能单独操作、保养钢船。可是,从1981年4月到1983年8月的两年五个月期间出现了不少的周折麻烦,诸如运费、交船地址等问题,后经省交通厅协调解决了。有关人员到天津造船厂去了几趟,联系各种事宜,总算在1983年4月中旬从天津起运了。运送这两条船省交通厅航运处,想了许多办法解决了一些复杂难办的问题,从天津至山西柳林黄河边运距长达七百七十四公里,船体既笨重又是超长超高,途经大城市天津、北京、石家庄、太原四座繁华城市,人多车多,过桥梁有的要加固才能通过,问题相当繁杂,经省厅设法联系超级大平板车装运,而且组织了警车、摩托车、交通警察和行政技术人员达几十人,还带有指挥车、摩托警车开道,经过艰苦努力,克服了种种困难,经十三个日日夜夜的艰苦行程,终于在1983年4月28日运达柳林军渡黄河边的场地等待下水。这期间,要感谢省厅领导,特别是航运处王雨青、亢天喜处长,他俩出力流汗,非常辛苦,尤其钢船下水时,亢处长想了很多办法,由于没有下水轨道设备,开始用高粱秆捆垫下滑未成功。尔后改用粗圆木垫滑,加之众多人工推拉,经两天时间的艰苦忙碌钢船终于下水了。完成了历史上破天荒第一次吕梁黄河上游有了钢运机船。局里派人将钢船从军渡逆水行至临县碛口,交给临县交通局具体管理。同时,在1984年秋,吕梁地区及临县主要领导在碛口召开了钢船运输隆重的剪彩典礼大会,有数千人参加。可惜的是后来被地区交通局某局长将两只钢船

白白送给了山西平陆县使用。当然钢船马力小可以改进,也可做渡船使用。就那样送给别人是很遗憾的,将大家辛辛苦苦得来的两只钢船、包括省厅领导和吕梁地区领导的心血及对吕梁人民的一片丹心都付之东流。

临县群众告状,小平批示要查。1979年临县群众状告临县县委、县政府,农民口粮有弄虚作假和抬高煤炭运价问题。邓小平同志批示,请查实上报中央。山西省委根据小平同志批示精神,决定派工作组到吕梁地区调查,经地委研究决定配合省委工作组,组成省地联合调查组,六位同志组成,由吕梁行署交通局副局长任组长、省厅一位副科长任副组长。当时以省地两级联合工作组的名义到临县县委展开调查,是一位副书记接待了工作组,经研究确定去七个公社、二十一个大队、九个县机关了解情况和核实数字。在炎热的夏天徒步行走了一千三百余公里,走村串户六十余家,被调查人数有上千人次,深入地头、山头、炕头、男女老幼、贫富皆有,各类村镇都有。我们采取听、看、查、问等方式,必要时分别走访,打消群众顾虑,说实事讲实话。经过工作组同志艰辛努力,出力流汗,不怕苦不怕累,有的同志坚持带病工作,经过二十六天的了解,基本情况是:粮食每人每年口粮是二百六十至三百斤左右(是粗粮、湿粮、毛粮),在当地还是可以的,要比其他同类地区还是偏低的,要是按干粮细粮算就更少了。烧煤运价普遍提高每吨公里五分钱,按每吨公里定价二角五分算,提高了百分之二十五。工作组写出调查报告向县委汇报情况,所有十几个县委常委和相关同志都参加会议,汇报内容是:临县总的形势是好的,社员的情绪是高的有干劲,县委县政府做了大量工作,产量高啦、外流人员少啦、口粮比以前多啦、产粮有所增加。至于粮食弄虚作假尚未发现。汇报完后,县委常委一个接一个发言,总的是工作组粮食是否有弄虚作假不肯定,也就是说有弄虚作假尚未发现。关键问题集中在“尚未发现”这个词上。最后,县委书记说:“工作组给县委的工作增加了困难。”接着一位副书记说:“不搞清告状者的问题,工作组不能走……”这时工作组组长非常生气地站起来说:“上级交给的任务我们已经完成,至于搞清告状者的问题,上级没有给我们这个任务”。组长说完扭头就走了(这一点是不对的)。回到地委向领导汇报了情况,交了调查报

告,回原单位工作了,等候省地委的处理。现在看来,这位工作组组长的做法也是不妥的,没有冷静地与副组长商量对策,冷落了省上的同志,这是不对的。工作方法是简单粗糙的。

纠正错案积案。1981年春,根据吕梁行署领导的指示,吕梁行署交通局牵头由地区信访办、公安局、监理所组成联合工作组,由交通局副局长任组长共七名同志,到吕梁地区岚县处里1980年初发生李旺元车祸死亡积案。受害者家属一直到地县有关部门状告岚县监理站对车祸处理不公未果,拖延至今。联合工作组于1981年4月6日进驻该县,在有关部门的积极配合下,深入了解,采取看档案、看原现场照片、看原现场草图、看原办案人员案情汇报材料,向当时现场见证人和相关干部询问情况。同时,在发生车祸地点从新模拟演示几种现场预案等。经反复讨论研究,去伪存真,实事求是,征求有关方面的意见,二十天的艰难取证,最后得出一致的结论是“原处理决定是错误的应予否定”。原处理意见是李旺元乘汽车上坡时,他爬上车用铁锹偷煤甩下车被撞死的。那么,人甩下应在车后或车旁,怎么人跑到车前被压死呢?经查实躯体在路中被车压过去而身亡。处理意见是:一、车主应承担赔偿责任。二、由县里负责一切事宜重新埋葬死者。三、监理部门向受害者家属当面道歉并作出深刻检查。

经过工作组再三研究,写出材料经岚县主要领导签字,上报地区领导批准,最终结束了这一积案,纠正了原岚县监理站的错误决定。这一决定基本达到了三满意:一、岚县县委县政府满意;二、吕梁行署领导满意;三、受害者家属满意。岚县县委书记说:“感谢地区联合工作组,解决了长年缠绕我们难以解决的积案。”工作组的同志较好地完成了任务。

参与交通运输企业验收。1978年末至次年春,吕梁地区根据毛主席“工业学大庆”的指示,在全区轰轰烈烈地开展了各企业争创大庆式企业,年终地委组织了庞大的验收机构,省里组织了验收团。吕梁是大庆式企业检查验收分团。全区有两百多名干部参加,按系统编组验收,交通运输系统编为第十组。地区组织了三天学习工业三十条及六条验收标准和方法步骤。交通运输系统于1978年12月10日先后进入厂、公司。本着高标准严要求,采取单位领导向

群众汇报创大庆式企业情况,组织群众评议,验收组把关。第十组有省汾阳运输公司、省公路局、地区交通局、公路总段等单位十三名同志参加,分为两个组,到临县、岚县、交城、孝义、柳林运输公司,和公路段及省汾阳运输公司验收,经过二十天积极工作,组员深入群众和班组了解情况,在同志们共同努力下,评出:临县运输公司、孝义马车运输公司、交城公路段三个单位为大庆式企业,同时写出总结材料报地区验收分团。于1979年1月6日较好地完成验收任务。

黎运兵作了一些有益的工作,但总体讲,从青藏高原回到炎热的家乡,不仅气候不适应,更主要是思想、工作、环境可以说一切都不适应,部队单纯,而地方工作性质繁杂,政策性强,尤其是人际关系相当复杂,用在处理人际关系的时间精力要比工作上用的多得多,否则,工作难以开展,换句话说工作无法进行。部队上那一套,是绝对不行的,你必须依实际情况灵活掌握。你什么都看不惯、不习惯,绝对是不行的,有较亲近的老同志对他说,要改变过去的工作、思想方法,一是要适应周围的环境,特别是按领导的意图办事。黎运兵他开始不以为然,自以为是,按原则规定办事就行,通过几年的实践,难以实行“此路不通”,给你的评价是:思想僵化、工作老化、死后火化的三化干部,自己固执己见,有同志开玩笑说你还有一化,就是加上“顽固不化”。黎运兵觉得自己水平低,能力差,这一辈子是化不了啦,只有“顽固”到底。接着,老黎离休安度晚年,有了较好的归宿,党给予自己优厚的生活待遇,每年多领一个月的工资,老黎很感谢党的关怀,终身难忘。黎运兵他表示决心跟共产党走到底,一直到中国实现共产主义的那一天!苏联解体了,那是他们自己的事,自己作为一个老共产党员,如果有什么人将中国共产党解体的话,我个人是决不会答应的,我想十三亿中国人民也不会答应的。我相信中国共产党是伟大的、光荣的、正确的党。将来也会遇到这样那样的问题。但是我个人坚信党中央会领导中国人民沿着马克思主义的道路,改革开放的道路,从胜利走向更大的胜利,直到实现共产主义!

2.1991年,黎运兵同志在吕梁地区离休的,离休也是新生活的开始,从工作岗位退下来,有一段时间不适应、不习惯、不愉快,而

顺其自然、解脱约束、欢乐开心,一般要经过一年到两年的转变时间。同时,要自找其乐,转悠转悠,读书看报,看看电视,打打麻将,特别是找老战友老同事聊天解闷。有次,一个老战友说:“忘掉过去的一切。”这句话影响深刻,对松绑解放自己思想起了很大作用。从这时开始认识到,最重要的是首先养好身体,人老了没有好的体质,什么事也干不成。黎运兵从1991年秋开始,坚持晨练,十五年来雷打不动,基本不断。严寒的冬天,酷热的夏季,风雨雪天坚持,起到了延年益寿、健康长寿的目的。从身体虚弱,经常感冒,咳嗽气短,接着是“三高”(血压高、血脂高、胆固醇高)。有次,在一个老中医那里看到:“气是血之帅,血是气之母,气通血则行,血行淤则止。”老黎依据这个精神,从《中国老年报》、《山西老年》刊登的资料,采取自我按摩推拿的办法,摸索出一些做法:每日睡觉前,起床后,头上搓三十次,搓左右耳各二十次,耳垂捏二十次,鼻两侧捏三十次,揉眼睛二十次,两脸颊上下摩擦二十次,脖颈前后二十五次,双手搓肚二十五次,上下搓背三十次,上下揉搓大小腿五十次,共约需二十至三十分钟,目的是促进血液循环。老黎从1991年至2007年已持续了十七个年头,一切感觉良好,体重增加,体质增强,感冒、气短、咳嗽不见了,出现的“三高”也得到控制。每天吃鸡蛋一个,牛奶一包,一周吃两次粗粮,现在能吃能睡能动,体重由一百二十三斤增加到一百二十九斤,面色红润,头发青黑,眼明耳清,腰板挺直,老同志称他为老年人中的“年轻人”。生活充实,精神饱满,有人说他越活越年轻,有人说他不像八十岁的老人,有人说他有六十岁?坐公交车多次没人给他让座,有的岁数比他小的,可是头发已经白了还给让座,当时有些不好意思,后来老黎一想没什么,这是他多年锻炼的成果,老而不衰,乐滋滋的,十分高兴。最根本的一条就是心态要好,坚持为贵。心态不好,吃得再好,锻炼再多也是事倍功半。如果心态保持良好,精神面貌好,也可健康长寿,事半功倍。黎先生他的终生目标是:挤进八十,闯进九十,争拼百岁。保持良好的心态特别重要。正如山西省作协副主席韩石山老师所说:“你精神这么好,心态这么好,看上去这么年轻,这才是黎先生活在这个世上最大的成绩……”这话意义深远,很有远见,值得人们深思啊!同时,黎先生经常爬格子、学照相、练书法。有人说身体是革命的本

钱,这话很有道理,对离退休者来说显得更为重要,年老体弱,要想干点什么事,必须有坚强的体力来支持,对黎先生来说是有这个基础的。

爬格子。写作是件艰苦的工作,需动脑费时流汗,可也能锻炼身体一举两得。黎运兵他是从1986年退居二线后正式开始学写作的,有次将乱写的文稿交中国艺术家协会山西曲艺家协会副主席、省作家协会委员、作家彭化高老师审阅,他提了许多宝贵意见,得益甚多,拜他为师,彭老师是黎先生的启蒙老师,据此进行了整理修改,写成《在晋绥边区的日子里》,送北京“老骥文丛”刊登(银河出版社)。接着,在北京“鲁迅文学院”远程教育班学习一年受益匪浅、长了知识,还参加了该院组织的几次研讨会得益甚丰,这时虽已古稀之年,是一次在文学上的飞跃,有了进步,在文学理论上,写作技巧上均有长进。同时结识了一些作家,知名人士如雷舒雁、雷达、张锐锋、彭化高,都是黎先生的老师,是良师益友。随后,又写了《在大西北的日子里》、《重返吕梁山的日子》,同时汇集成册在2005年5月出版《我的坎坷人生》(中国文史出版社);随之,2005年10月出版《我这六十年》(山西人民出版社)。总共各种手抄书稿七十四万字(出版约四十七万字),这与各位老师的帮助培育是分不开的,老黎特别感激各位老师!

学照相。1961年在青海草原玉树地区工作,除了工作无事可做,买了一部老式的“一三五”相机和三角架开始玩相机,在大草原照了一些风景和人物像,技术差照片质量不好,有的还可以,在玉树期间慰问藏族同胞时照了一张五好战士何根同志给藏族小孩理发的人物像刊登在《青海日报》附刊上。有几幅未选用,现在还保存着青海省兴海县大米滩几张生活照和藏民敬献毛主席画像的照片。后来儿子维林送了一部“一二〇理光”相机,自己又买了一个较好的三角架,走到那里照到哪里,照了许多老战友、老同事、老同学、亲戚朋友的合影像,及一些日出等风景图像,这些年胶卷的底片约有九十余卷,连冲加洗相片费用和买胶卷的钱浪费近万元人民币,但是很开心,将许多老战友、老同事、老同学、各地的风景和人物的瞬间都拍了下来,很有纪念意义。2004年吕梁公路分局组织了离退休人员到青岛等地旅游,有的景色是很美丽的。如在夜间大

海中拍的“日出照”是老黎最喜欢最满意的一张。也有一些图片在刊物上采用。如《日出景观》、《草原上五好战士何根为牧童理发》、《老战友重逢》、《半世纪又相会》等,分别在青海日报、山西日报、山西晚报、中华纵横画册上刊登。特别是黎运兵提供的“青海日月山纪念照”,是解放军汽车九团夜训工作组和兰州军区后勤部工作组与新华社记者李子青同志的合影,是“纪念解放军建军七十五周年”老同志书画摄影作品展的获奖作品,被我军军事博物馆收藏。另外,有三十余张图片参加了2005年、2006年平遥国际摄影大展,甚感欢乐。

练书法。黎运兵从小就没有练习毛笔字,一点基础也没有,退到二线时,买的纸每天用毛笔书写一二十个大字,看的是“柳公权”字帖,写了有一年多也就停止了,基本没有什么长进。1991年正式离休后,又提笔写书法,自己买了毛笔、麻纸、砚台,练了一段时间,不知是什么原因又停下来了。总之,黎先生是三天打鱼两天晒网。2003年迁到太原又提起了笔,这次有点恒心,买了抓笔、中笔、小字笔、晋南砚、和一本《隶书学习指南》,看来是有决心搞出点名堂来。可是,这么几年虽然是坚持了,基本天天练,可进步甚微,觉着自己不是写书法的料,可是还想坚持下去会有进步吧!

3.黎运兵从参加工作几十年来,一直在吕梁山,西北甘肃,青藏高原艰苦地区搞交通运输工作(只在北京军校学习三年)。工作期间,过西安,驻兰州,进西宁,爬西藏。去北京、游天津。因工作参观学习去南京、济南、青岛、烟台等地。其余时间都在草原、山区工作。

各地旅游。黎先生这一生只住过一次疗养院,包括离休后几十年来都没有享受这一待遇,据说上级有规定:团县地师级二年可疗养一次。不知什么原因,老黎同志都享受不到。那一次是在吕梁公路分局和王德珠去广州一边旅游、一边疗养共两周时间,这是破天荒第一次。其余所在单位组织到广州、深圳、海南、三亚、青岛、威海以及恒山、五台山、绵山、万家寨等景区游览。老黎第一次同老伴及家人自费到西安的兵马俑、临潼、华山等地玩耍,并看望了老领导、老战友,心情特别愉快,同时到兰州军区副政委王庆生将军家看望,王副政委已于90年代初谢世,其夫人李展大姐已近九十岁的老人了,是同乡,身体健壮,思维敏捷,处人和睦,她虽是老将军的

夫人却毫无架子,平易近人,虽只见面两三次,却特别热情好客,要黎先生及老伴等几人在其家吃饭,饭菜也很丰盛,很感激她的款待,临别时,将客人直送到院庭门口离去。

隔日乘车和老伴梅英及小强、小刘到河南郑州、开封市游览了“二七”工人大罢工纪念塔、少林寺、黄河、人民公园灯展,四京之一的东京汴梁(开封),看了包公祠,大相国寺及五岳之一的嵩山,甚是欢喜。这次旅游闹出不少笑话,房间进去出不来,出来进不去,电视开不了,开了没声音;灯具空调开了关不了,关了开不了……后来逐渐才习惯了都是高科技电脑控制。印象深的是在西安吃了顿饺子宴,既便宜又新鲜,有二十余种各式各样的饺子,还有什么皇后饺子一口能吃十几个,吃得很开心。十几年来自费和几次公费到广州、苏州、杭州、青岛、威海、深圳、珠海、兰州、西安、延安、上海、海南、三亚(天涯海角)桂林、成都、峨眉山、大理、绵阳、乐山大佛、武侯庙、惠陵墓旅游。特别是2003年和老伴段梅英坐飞机到大连、北戴河、秦皇岛、塘沽,同时用四十天时间走遍了东北三省,上午休息,下午游或上午游,下午休息,沈阳、哈尔滨、长春、锦州、大庆、齐齐哈尔等。在哈尔滨看望了老战友李东奎、包国良、高文选,还有朱股长、周卫先、江甲智、苏世昌等未见到,一起工作的王文田已经去世。有意思的是借钱旅游,有两次是借的钱旅游,他的理由是乘现在身体尚好,年纪轻时,出去花了钱,而后再去还钱,是超前支出,如果有了钱,身体已难以行动,有钱也不能出游。同时,在出游期间照了许多风景和人物,以永久纪念。另外还有个考虑,在条件允许时,再到香港、澳门及台湾游览一回。以至到欧洲、新马泰等转一转。2008年8月8日参加了北京的奥运会。以圆满完美地结束一生,以弥补青藏高原时的艰辛,这也是完美的个人归宿。

4. 近几年找到一种休闲的好去处:新朋友聊天、老同学侃天。

一是,新朋友聊天。到一个新住处,认识的同志甚少,过去的老朋友老同志,只能在电话上聊一会,见面时间甚少,因此,失去了交流的机会。只有找机会交新朋友新同志,最好的时机是晨练时间是闲聊的最好时机。有同志称:晨练是老年人的乐园。每天早晨不少老同志出去遛一遛,蹬腿摔胳膊,漫游小跑,打太极拳,跳交谊舞,揉肚搓头,五花八门等等,共同目的是锻炼身体,久而久之,认识不

少老年新朋友。影响较深的是樊久恒、刘乃生、刘维政、牛祯祥、黎运兵,后来又有郭乐天、段志光、温象桓、徐金生、赵润中、康团喜还有中青年郭德宝、小刘、小李等,这个小群体人越来越多,有老有小,有男有女,有干部工人,有离退休人员,有浙江、湖南、河北、四川、山西的同志,每天清早多达十四五五个,少则七八个吧。总之,天天如此,风雪雨天,严寒酷暑,雷打不动,就是节日、新年、春节,不少老者自觉到场,有时下雨天打着雨伞去晨练,记得有次雪天,老牛出来不小心将胳膊摔骨折,好长时间没出来,后来他带伤锻炼身体。大家都很自觉,一个比一个早到,从不要别人去喊,好像是争先恐后早早当场,真是热情、亲密的一个小群体,时间长了都成了熟朋友、老朋友,亲密无间,热热闹闹,说说笑笑,高高兴兴,无话不说,天南地北,国家大事,家事,五花八门,什么都说,甚至“性事”都说,说完笑完,欣欣喜喜回家,大家称为“老年人的乐园”。真是一天之乐在于晨,欢聚一堂,无拘无束,欢快无穷,对身体有益。早晨空气新鲜,花草遍地,树木成阴,欢笑声一片,笑一笑十年少,有同志说,晨练是最欢乐的时刻,既锻炼了身体,又心情愉快,精神一天都快快乐乐,无忧无虑,几年来,感冒、气管炎、腰痛腿疼不见了,心脏病、高血压减轻了,全家都欢喜。有一对姓郭、罗的夫妇,都是大学生,教书一世,高级教师,现在退休,男郭乐天,八十五岁,夫人罗轩翠,八十二岁,夫妇健康长寿,耳不聋,眼不花,走路精神抖擞,思维清晰,记忆力强,常年基本不吃药,不生病,两人自己生活,不请保姆,自力更生,人们称他俩为健康老人。这里的晨练老人一般都在七十岁以上,精力充沛,不要人照顾,有些还照顾孙子、外孙,自己双双独立生活,有些是老两口独居。这里是一个快乐老年群体,也是老年乐园,有时,节日、春节时节集体照个纪念像,深感开心亲切,已坚持了五六年,也是个和谐的集体。

二是老同学侃天。这是一个同乡同学群体,是小学、中学的老同学,都是上世纪40年代中期的同学,有些上了半年或一两年就各奔东西,多数是初中毕业以后离校参加工作的,有些到异地上高中、大学去了。

一晃半个世纪,几十年过去了,有的回到家乡工作,有的在太原工作,有的从外地回到太原工作,有些仍在外地工作,有的通讯

联系,有的只是听说,也有回家乡探亲在太原巧遇,最后,集中在太原的较多,约有五十余名,如郭宁、李发茂、冀存旺、张永源、刘泰昌、王泽邦、侯永贵、马紫亮、张淑涛、胡玉章、邵志忠、田源、刘兆衡、赵钊、李有益等,以及后来回到太原的仵彩和、李金兰等。部分老同学拍照,约定每周三到市里郭宁家聚会,一直至今。郭宁付出的劳动最多,不仅占用他的住房,每次倒茶端水,还有水、电等,一月四次,一年就五十次吧!可以说郭宁老同学是我们这个小群体的最大贡献者,大家是这么认识的,事实也是这样的。几年来李有益还发现李发茂老同学是群体中的主心骨,他言语不多,很有主见,说出的话很有分量,起着主导作用,大多数老同学服气他。这个群体还有个特点,不论你过去干什么,说过什么,干过什么,什么党派,什么观点一概不计,只有一个概念,都是老同学,这个说法大概是公认的,都能接受这个认识。过去在中学,都是十四五岁的小孩子,现在有的八十岁左右吧,大多是七十六七吧,最小的也七十四五了!已是耄耋老人了,都当上了爷爷奶奶,姥爷姥姥,甚至当上老爷爷老奶奶了吧。

回过头来再说老同学之间侃什么呢,总的是有什么说什么,想说什么就说什么,海阔天空,山南海北,国内国外,家事私事,政治的、经济的、技术的、现实的、古代的、形形色色,无处不说处处说,杂七杂八,真是一锅煮,想说就说,想“吃”就吃,(过节日各自带一点小食品)说了就完了,说说笑笑,大家都开心,很利于身体健康。有的同学老想星期三,盼着这一天,等星期三这一天觉得时间太“长”了,真还难盼到这一天,有的早早就到了,等着大家,生怕迟到了,像李发茂、张永源、冀存旺、王泽邦、郭宁、马紫亮、刘泰昌、张淑涛、赵同本、邵志忠、李有益等,基本次次都到,到的也早,有时不到还要向“秘书长”请假,非常和谐,人们戏称他们是“常委”因为是经常到,所以形容是“常委”。同时,春节假日有时围坐在一起照相,很是开心作为永久纪念,遇事赶在一起聚餐,也是高兴的事。有的老同学从外地回到太原随意一起聚一聚,叙叙旧、拉拉家常也是欣喜的事,老同学们也很感兴趣,休息时打两圈麻将也是助兴的喜事。

总的说黎运兵从青藏高原回到吕梁山、省城太原近三十年(1978年至2007年7月)中,他最高兴的事就是晨练时和新朋友闲

聊,每周三和老同学侃天,这是最惬意最欢快的事。通常是雷打不动,严寒酷暑不动摇。再者有五大乐趣:学习写作、各地旅游、战友相会、摄影照相、书法练习,至今仍不间断。每年9月16日是平遥国际摄影大展,黎先生基本都参加。

我翻出2006年1月《中国老年杂志》上刊登彭李明先生写的顺口溜录于后:

餐馆里面浪费多;明星里面丑闻多;
学校里面杂费多;媒体里面广告多;
校园里面恋人多;广告里面吹牛多;
网吧里面少年多;机关里面轿车多;
影片里面暴力多;总结里面大话多;
图书里面盗版多;报告里面空话多;
商品里面伪劣多;工程里面形象多;
农村里面贫穷多;高档里面公费多;
娱乐里面小姐多;贪官背后女人多;
牢房里面悔恨多。

彭先生所列之十九多(当然不止这些还可列出一些),是对当前社会存在的一些事物,深有洞察,很值得每个读者深思感想何有?

从青藏高原新疆叶城转业调回大东北和首都北京工作的老汽车兵,他们应该说是幸运的有好的归宿,也应该享受享受。他们从天山山脉、雅鲁布江、喜马拉雅、昆仑山、巴彦喀拉山、黄河、长江源头、塔塔河,回到平坦美丽繁华的大都市北京、沈阳、大连、哈尔滨、太原、鸭绿江、牡丹江、汾河等风景地区,这确实是一种天大的享受。黎先生记得回到东北的有李东奎、王文田、包国良、高文选、曹光忠、周卫先、索久忠、江甲智、朱××、苏世昌等同志;北京有王祖垣、王孝先、邹述文、韩金、段秀莲、杨德华、石微信、李德祥、杜海洲、高友兰等同志;太原有王公燕、杨森林、薛景生、冀平、郝玉温、雷鸿德、黎运兵等同志,他们各得其所,都欢度幸福的晚年。有些已到另一个世界安息啦,已知的有王文田、杨德华、石微信、杜海洲、薛景生,还有不知去向没有联系的。好些是上世纪80年代先后离退休到各地的,最不理想的是文化大革命后,受极左思潮影响,上世纪70年代从部队因各种不是问题的问题,而被清理回去的同志

是最怜惜的,像朱股长、曹光忠、古增埔、徐则一、奉时可都是共产党员,经过朝鲜战场考验,在青藏高原多年的锻炼,而且表现都比较好,有一定的工作能力和业务水平。黎先生说,党组织应该是信任他们的,有句古话:用人不疑,疑人不用。这些同志尽管有这样那样的问题,还是要看他们在斗争中、工作中的表现,如古增埔同志在朝鲜战场是预备党员,就因土改斗地主时说了句不恰当的话,当然这话是不对的是错误的,就为此延长了一年的党员预备期,期间该同志表现好,到转正时仍因这个问题没有转正,取消了预备党员的资格,同时处理回家,后来给予平反,像这个同志是很惨的,虽已平反可一切都晚了。他是很好的一个同志。老黎是他的股长,处理时黎同志都不知道,这也是不公正的。下面想讲一讲老汽车兵近几年的情况:

李东奎同志。他和黎运兵于1949年夏在汽车九团工作,常一起到草原上执勤,后来到政治处一块工作。李东奎是朝鲜族人,在哈尔滨工作。不久,跟汽车九团过鸭绿江抗美援朝运送作战物资。那是以美国为首的所谓联合国军队与中朝人民军队作战。敌人凭借空军优势,轰炸我运输线,汽车运输相当艰难,靠人民军队坚强革命意志,英勇拼搏直到抗美援朝胜利停战。1958年3月,汽车九团撤军回国,进军大西北参加甘肃、青海、西藏平叛作战运输,经四年青藏高原评判作战胜利结束。汽车九团仍在青海执行国防经济建设运输任务,直到80年代,先后战斗在汽车九团的一些干部在青藏高原奋斗近三十年。有的调入新疆军区汽车二十九团工作;有的到别的单位工作;有的转业到东北哈尔滨。像李东奎、包国良、王文田、高文选等同志就到他们的家乡,也有回沈阳、长春、大连等地区。李东奎转业回到哈尔滨市农牧局纪检组工作(副局级干部)。他在部队转业时,是兰州军区后勤部分部政治部主任,是副师职职务,该同志聪明精干,年轻有为,对党忠诚,思想健康,有一定的工作能力,吃苦肯干,不谋私利,能牺牲个人利益。他从大西北草原回到东北哈尔滨,而他的姑娘仍留在大西北工作,没有向党组织提出任何要求。老两口身边没有子女单独在哈尔滨生活工作仍任劳任怨,勤勤恳恳为党为人民工作,大家称他为党的好干部。他人缘好,处人随和,黎运兵和老伴2003年到哈尔滨旅游时去看望李东奎和

包国良,他们尽管有实际困难,仍热情接待,予以款待。

包国良同志。他和李东奎真正是老乡,都是长在美丽哈尔滨,一同就学读书,一同抗美援朝,一同进军大西北,在青藏高原奋斗几十年,最后于上世纪80年代初,一同又回到可爱的哈尔滨。他们的一生是一起过来的,真是不容易啊!包国良是蒙族人,他身材魁梧,体壮高大,酷爱体育运动,处人特别厚道,这也是蒙族同胞的本色特长,黎先生和包国良也是战友,在汽九团一起工作多年,直到上世纪70年代末各奔东西。2003年9月和老伴段梅英一同到东北各地旅游,去大连、沈阳、长春、锦州、齐齐哈尔、大庆等地近四十天,半天休息,半天游览,去了万里长城的终点——山海关,以及老虎滩,明月岛、棒槌岛、望海楼、“沈阳战役纪念馆”、“锦州战役纪念馆”、日本军国主义侵略我国罪行展示的“九·一八”广场、长春“第一汽车制造厂”、及“怪坡”,所谓怪坡就是一个土坡,汽车不加油自动从坡底爬到坡顶,真是怪坡啊!也看了长城的起点——老龙头。同时在哈尔滨看望了老战友高文选。周卫先打了电话他不在家没有见面,遗憾的是在汽车九团一起工作的王文田同志,不幸病逝,当然没有见面。总之,这次是一次愉快的旅行,同时照了一些风景像和老战友的合影很是开心,作为永久纪念,一直保存着。包国良他热爱体育活动, he 现在是哈尔滨的门球副教授,到沈阳、太原等地讲学。深受门球爱好者的欢迎,他早已休息了,还着迷于门球研究。听包先生讲,在汽九团的老战友苏世昌医生现在是大连某医院的硕士研究生,常出去讲学,看来汽车九团还是出人才的,出了不少的高级技术人才,汽车九团真是一所大学校。

高文选同志。同是汽车九团的老汽车兵,老高是汽车团里的技术尖子,驾驶技术精湛,为人忠诚老实,在群众中有一定的威望,团领导也很器重他,经常执行艰巨的战斗运输任务。当敌国军队侵略中国领土时,中国军队在忍无可忍的情况下,被迫自卫反击,当时,兰州军区步兵五十五师参与边境东段作战,汽车九团组织车队将部队运至边境作战地区。当时,根据作战指挥部指令,须执行紧急任务,当即团领导组织运输突击队,由高文选连长担任突击队队长,带领汽车运输突击队,经昼夜三十余小时,完成紧急运输任务,受到作战指挥部的表彰。高文选上世纪80年代初,从青藏高原转

业回大东北长春市第一汽车制造厂,当汽车试车驾驶员,因他驾驶车辆技能是一流的,所以,才能担负起这样的重任。所有新造出的各种车辆,通过他们亲自试驾,要听出有什么毛病和问题,详细记载登记,再经工程师审定,由工程技术人员改进,再试车才能出厂,成为正式产品。这一关是非常重要的,要求甚严,他们都是驾驶技能很高的汽车司机。高文选同志早已退休。2003年黎先生到哈尔滨旅游时,参观了该厂,该厂技术设备是先进的,管理是一流的。毛主席在厂门口广场亲笔题词“第一汽车制造厂”。在该厂离退休老干部详谈过程中了解到,高文选同志患有食道癌,且已是晚期,据医生说已无法挽救。从表面看精神面貌很好,说话正常,而他本人还不知道,愿高文选同志长寿!

王祖垣同志。他是汽车九团的老汽车兵,抗美援朝回国后,1958年3月,进军大西北甘肃、青藏高原参加平叛作战运输,四年多的青藏高原平叛作战胜利结束,仍驻扎在青海,进行国防经济建设运输。他脑瓜聪明,接受新生事物快,技术钻研进步快,书画进步也快,写一笔稍好的艺术字,画梅花具有一定的特色,很有个性。2003年黎先生去北京看望王祖垣同志,他送给老黎一幅裱糊的“梅花画”至今保存着。他俩是老战友特别开心,在青藏高原一同苦战了十余年,特别是全军大比武时,兰州军区选定汽车九团五连作为军区汽车部队驾驶员夜间闭灯驾驶训练先练连,他与黎运兵在五连苦练五个月,作出一定的成绩,军区在汽九团召开现场大会,全军区推广了五连的夜训经验。该同志后来调军区后勤部车管部工作,解放军后勤指挥学院(原后勤学院)到军区选调干部时,王祖垣比较年轻,抗美援朝作战运输中有一定的实际车管经验和理论基础。最后选中他调后勤指挥学院当教员并研究后勤历史资料。因为,该同志参加了青藏高原四年的平叛作战运输,和夜间闭灯驾驶训练实际经验,也有边境作战运输车辆管理实际经验。总之,王祖垣同志在大西北高原有几十年的工作经验,调北京后勤指挥学院是适宜的,也有一定的文化和技术水平。该同志到学院后,各方面进步很快,在1986年全军第二次授衔时晋升为大校军衔,是后勤指挥学院的研究员(相当于副教授)。他早几年已经退休,他老家就是北京。

王孝先同志。他是回民,和王祖垣、王文田、黎运兵等一起在汽车九团工作,他也参加了抗美援朝,在大西北青藏高原当了二十余年老汽车兵,他是单身在大西北工作,爱人在北京工作,这些年一人在西北高原工作,是很不容易的,在青藏高原基本度过了一生。该同志为人诚实,处人随和,善于团结同志,勇于牺牲个人利益,他突出的是个人服从组织,任何时候都有很强的组织观念。如汽车九团抽调连队干部到新疆军区二十九团工作,有的同志则不愿到新疆地区工作,而王孝先同志愉快地去汽车二十九团工作,在新疆叶城艰苦工作多年,直到1990年初,才转业到北京工作,在北京客运公司开公交车(他在部队是团司令部担任领导工作),他毫无怨言,任劳任怨,埋头于驾驶员工作。后来才调北京海淀区民政部门工作,直到退休。该同志一人生活,老伴去世再无续弦,真是个好干部,青藏高原的老汽车兵。

王公燕同志。他同王祖垣、王孝先、李东奎、高文选、黎运兵等,先后在汽车九团一起工作,在青藏高原艰苦奋斗了二十几年吧。他原先在作战部队工作,党组织为充实汽车九团基层干部,1959年先后同黄发正、李兴隆、黄如、岳如林等同志,分别到连队当连长、指导员。到汽车部队是新手,对专业兵知识、技术不熟悉,这些同志到职后,认真学习专业技术,由生到熟,有的已学会驾驶汽车的技术,开始懂得一些汽车管理常识,为连队增添了活力,经过几年锻炼已成了基层骨干。王公燕精明能干,年轻有为,是在作战平叛运输中成长起来的。王公燕同王孝先、张跃文等调到新疆军区汽车二十九团工作,王公燕、王孝先在团司令部当参谋长,张跃文在团政治处当主任,他们在新疆叶城高原工作多年,执行国防运输任务,是相当艰苦的,由青藏高原到新疆边陲,实实是不容易的,到上世纪80年代中期,已年老体弱,党组织为照顾他们这些老汽车兵,王公燕转业到太原第一汽车公司当经理,王孝先转业到北京公交公司工作,后来到民政部门工作,早已退休,过着安乐幸福的晚年生活。王公燕这时已是专业的领导干部,虽与部队有所不同,但是工作性质都是汽车运输部门,应该是得心应手,工作起来是得力的,因而受到领导、职工尤其是驾驶员的称赞。王公燕和黎运兵一起工作了多年,王到新疆军区汽车二十九团以后才离开的。老黎同志转业以后

也在交通运输部门工作，常到太原开会，1980年冬第一次去看望他，王非常热情，并在其家吃了饭，谈了许多许多，互相感到亲切，十几年后老战友久别重逢，老战友相见，有说不出的欢快，后来又去看过两次。接着因房拆迁再未找到其住地，直到2006年费了好大劲才找到。这时都已经离退休了，闲谈许久，才知王的家属患了半身不遂，子女和他照料一切，王的身体不像以前那样结实，已显老态，思想负担也重。他是山东人，2007年5月去看他时，女儿说已回山东老家了，随便给留下两本书就离开了，因为黎运兵搬到太原居住，能经常相互看望。2008年初去医院看他时，已得了癌症，是晚期了……在太原的老战友杨森林、雷鸿德、薛景生及汽车十四团的郝玉温、冀平同志也常见面，都是一个部门的深感亲切。遗憾的是薛景生、冀平已离开人间。在太原的只有雷鸿德、杨森林、黎运兵，经常可以碰面，常电话联系，这样对身体健康是有好处的。人老体弱多病可以说是一条规律，通常是这样的。就在太原的老战友、老同学中有的是心脏病、有的是高血压、有的自身行动极其困难。健康长寿是人生最宝贵的东西，比钱要贵重得多。

综上所述。这些老汽车兵，在甘南草原、青藏高原、戈壁滩沙漠、新疆高原、天山山脉、喜马拉雅山、昆仑山、巴颜喀拉山、日月山等等严寒山区，以及通天河、长江、黄河、沱沱河等滚滚怒河，执行很艰难困苦的平叛作战运输任务或国防科研、经济建设、测绘无图区的运输任务，特殊的其他运输任务中，有的几年、十几年、几十年长期执勤，有些在大西北安家落户，有的已经长眠在青藏高原，有不少同志转业回大东北、繁华都市北京、天津、上海、沈阳、哈尔滨、太原、西安、兰州等大中城市，各得其所，安度晚年，颐享天年，都有较好的归宿。党和国家给他们优厚的生活待遇和适当的政治待遇，特别是离休的老同志更加优厚，红军、抗日时期的老同志除享有正常的应享受的待遇外，还每年多发两个月、一个半月、一个月的工资，医药费实报实销。党和国家特别照顾这些老干部、老革命、老党员，在各种大的纪念日，庆祝日有不少单位邀请参加大会，并坐在主席台上，真是莫大的光荣和幸福。有些老同志发挥余热，继续做些力所能及的事情，有的成为高级工程师、高级经济师、硕士研究生、专家教授、书画家、作家、先进人物等等。

就要结束之际,还需简要提到汽车运输勤务工作。尤其是汽车驾驶员和修理工的培训问题。汽车运输具有快速、机动、灵活、运输效能高、适应性较强、应用广泛的特点。很适应幅员辽阔的西北地区,随着科技的发展,随着军队建设的高度发展,汽车技术装备将构成部队战斗力重要组成部分,交通运输被称为军队作战的生命线。

在西北解放战争中,我军收编汽车驾驶员和修理人员七千余名,其中一些人员恶习未改,给运输秩序带来混乱和问题,因而西北军区后勤部所属汽车部队进行了政治整训,加强了车勤人员的教育管理,提高了思想觉悟和政治觉悟,逐步端正了思想作风、精神面貌,政治素质发生了较大的变化。接着,1950年部队机关即开展了“安全红旗车”活动,同时军区后勤部在兰州召开了汽车部队劳模大会,到会人员七百多人,表彰了八十多名劳模,安全红旗驾驶员也参加了表彰大会,有特级劳动模范驾驶员苏长福、先进驾驶员孙玉成、模范驾驶员张会中。西北军区汽车一团、汽车二团开展了“安全红旗车活动”,总结推广了崔天仪、茂贵生、杨家全等驾驶员的先进事迹,与此同时西北军区后勤运输部汽车团设置了修理连,方便了汽车的修理,特别对西北军用汽车修理厂加速组织了车辆的大中修,将从朝鲜带来的第五汽车修理营配属青海花石峡平叛第一线供应基地执行修车任务。兰州军区后勤运输部1956年全区培训车勤干部五百六十五人次,军区各级司训机构共新训汽车驾驶员八千六百八十七名,新训汽车修理工五百五十七人(见图85),全区“红旗车”五千一百六十车次,红旗车驾驶员五千四百九十人次,军区在1988年3月(包括乌鲁木齐军区),在兰州召开第一次和第二次“红旗车驾驶员”代表大会,总后车船部副部长刘丽生专程到会指导工作,并参加了“红旗车驾驶员”成果展览,兰州军区董占林、邢世忠副司令员作了讲话,后勤部副部长刘殿文作了工作报告,会议结束时,兰州军区司令员赵先顺、政委李宣化出席了会议。同时军区司令员赵先顺、政委李宣化、副司令员董占林审查军区交通战备建设成果展览。

另外,对黎运兵先生从青藏高原回到故乡,有几件细小事随便提一下:

一是赞助希望小学。本村小学是一座 1938 年前后的村办学堂,那时读的是“三字经”、“百家姓”一类古书,全校只有赵先生一人,黎运兵小时候就在这里上学,村东有一幢古庙是四合院,现在是废房已经没人住了。本世纪初本村要建学校,党支书段志明到汾阳县找到黎先生要求赞助,全村集资捐款建校,经他考虑后动员全家资助本村中心小学一万元,到 2001 年 10 月学校建成并召开庆祝竣工大会,黎先生被邀参加会议并讲话。建成的是一座二层的标准小学校,名为“北薛靳学校”并有水暖设备。

二是赠书平遥县老年大学。黎运兵离休以后于 2005 年出版了两本书,在 2006 年夏经老同学仵彩和与平遥县老年大学吴校长联系赠予该校几十本书和本人参加平遥国际摄影展作品三十幅,并开了“座谈会”。平遥县委组织部左副部长和县老年大学吴校长参加了座谈会,并与黎先生合影留念。

三是与世界五百杰出人物之一段滋明合影。2006 年结识了英国剑桥传记中心授世界五百杰出人物之一,享受国务院特殊津贴的专家段滋明先生并与其合影,并赠予黎先生《段滋明:平遥真本书画集》一卷和书法条幅一幅,深感荣幸并表亲切的谢意!

四是黎运兵参加讲座。他从 1991 年离休以后,就学写作,到处求教,去北京参加讲座,2001 年参加北京“鲁迅文学院”远程教学一年,参加几次各地研讨会,在太原参加山西省图书馆“星期日讲座”,并拜张锐锋为师,经常得到指教,得益甚丰。

五是老黎的小外孙女。她叫牛原原,1995 年出生,今年十三岁,已升初中一年级了(至 2009 年)。原原聪明伶俐,很有个性,人见人爱,更是她姥爷、姥姥心爱之小宝蛋,其缘由:一是买书画不买食品。从她五岁时,带她上街到超市直往书画摊走,让她去食品摊就不去,真有个性惹人爱,经常是这样;二是原原上小学二年级时,在学校表现特好,班主任让他当班长时,她说当不了管不了别人,后给其家长说了动员她当班长也说当不了(当然不对),而别的孩子争当班长,她特有个性。三是凭本事自己考学校。外孙女牛原原,要上初中一年级,为了到教学质量好的重点中学上学,父母想托人找关系到重点中学去,原原知道后说:“我要凭自己的考试成绩上学。”最后,她以优异的成绩分配到一重点中学。她还说,就是考大

学,也要凭自己的考试成绩上大学,这才体面呢!四是有自己管理自己的能力。她的作业每天都是自己自觉完成的,不要家长催促。老黎的外孙女牛原原密切团结同学,学习成绩突出,是非常可爱的孩子。

最后,在翻腾相册时发现几张黎运兵自己照的相片,觉着有点意义。一是,世界乒乓球冠军王楠。她参加四十七届世界乒乓球锦标赛,中央电视五台转播时,黎先生手持相机在家注视着,当屏幕上出现王楠时,他特别注意,王楠是世界乒乓女子冠军大满贯获得者之一,当她出现时黎先生抓拍了这个镜头图片。二是,祖国“神州八号”宇宙载人飞船模型。记得 2004 年春节正月十五元宵节,山西



图 14

“太航”公司技术中心在驻地举行了我国“神州八号”宇宙载人飞船模型展览,观众多多,水泄不通;三是,“赤壁大战”。我国古代有名的“赤壁大战”旧址,现已无影无踪,现在是现代化的铁路火车站;四是,抗日战争胜利六十周年纪念章。2005 年为纪念中国人民抗日战争胜利六十周年,中共中央、国务院、中央军委颁发了“抗日战争胜利六十周年纪念章”,黎运兵同志有幸获得这枚纪念章。(见图 14)

最后是两位名人专家:一是书法家张秉谦先生,他是中国书法家协会会员,也是中国书法教育专业委员会常务理事,享受国务院特殊津贴专家,是新近认识的朋友;二是著名书画家段滋明先生,他是世界五百杰出人物之一,享受国务院特殊津贴专家,也是世界著名书画家,出版《段滋明:平遥真本书画卷》,获得多种国家、省级荣誉奖。

十九、结束语

该书稿写于2006年9月,完于2007年10月。在写《我这六十年》时,就有所构想,但很零碎不系统,开始题目为《草原汽车兵》,在汽车团外出执勤近二十年。故又拟为《沙海戈壁汽车兵》,又为《青藏高原汽车兵的故事》,经反复推敲,加之,最后定书名为《青藏高原汽车兵》。进而开始拟写提纲目录:吕梁山交通运输、解放西安、兰州作战运输、青藏高原平叛运输、第一野战军汽车部队成长、运送十九兵团、第一军入朝作战、护送中央代表团进藏、解放军是个大学校,及战斗队、工作队、运输队、汽车夜间闭灯驾驶训练等十一个目录,后来经过反复修改,特别是原西北军区后勤运输部老战友陈克和赠送的兰州军区后勤部编写的《军事交通运输史》,以及购买的《第一野战军战史》,对写作起了帮助作用。综合参照将有关的公路方面运输情况,以及一些老红军、老干部、老战友提供的一些口头情况,综合成现在的十八个细目。

交通运输是为生产服务的。他是物资的移位,不能使物资增加。将物资运输到另一个地方,其物资数量不会变,它只能为国家创造的财富帮助获得更大的价值,因为付出了劳动,使物资增值,但物资本身数量绝不会增加,这是交通运输的性质决定的,它只能是物资的移位。另外,我个人一生体验到:搞交通运输是为人民辛辛苦苦一辈子,提心吊胆一辈子。有个汽车司机说,安全不省心,省心不安全。这也是我一生的经验总结。青藏高原平叛运输的一些实例,及本人几十年来在运输战线上的体验,糅合在一起,将写作题目改写为《青藏高原汽车兵》,其中的一些历史资料和图片来源于《第一野战军战史》和兰州军区后勤部军事运输部编写的《军事交

通运输史》，作者要对当时的领导和编辑同志说声“谢谢啦，辛苦了”。经过近一年的艰苦辛勤劳动，完全靠自己亲笔一字一句、一段一页、一码一码，累积而成，几易其稿，二十余万字的初稿，实感艰难。全靠手写成的，自己又不会运用电脑，更加艰辛，切实出了力流了汗，可以说是墨水、汗水、泪水凝结成的作品。我现年已八十一岁了，年老体弱，患有高血压、高血脂、高胆固醇，加之，记忆力衰退，常常丢三落四，有的内容前后重复了三次，在校对中才发现纠正过来。有两次想打退堂鼓，后经克服种种困难，经老战友、同志们的帮助鼓励，才坚持下来。正如古人所说：“有志者事竟成。”只有自己坚定信心，就能克服困难，当遇到写作困难时，就想到我国女排的“拼搏精神”，就增强了信心，硬是通过拼搏、苦斗将书稿摆在了世人的面前。这里我要提到张锐锋老师，之所以称为我的老师，不以人的年龄为论，是以“能者为师”，常言道“三人行必有我师焉”！要学点真本事就要不耻下问，要活到老学到老。这几年张老师帮我增长了文学知识，他工作很忙，百忙中帮我修改书稿，指导写作技能。他既要写作又有公务在身（中国作家协会委员、山西省作家协会副主席），尤其当《青藏高原汽车兵》书稿脱稿后，请他过目，他指出：一是，觉着这个题目不错，要好好写；二是要细化、具体化，越细越好，当然也要有选择、有重点、有中心去写；三是我军战争交通运输斗争史，以自己的观点分析地写，不要照搬。素材好，还要写细腻一些；四是写些老战友的事，将典型的、突出的人和事写出来，很有教育意义；五是你这次写得比以前好多了。通过他的指导自己也觉着略有进步，然而还觉着不够活、不细腻、重点不突出，特别在写作技巧上有待进一步从深层次改进。另外，对曾经帮助指导我写作的雷抒雁、雷达、胡平、韩石山老师及启蒙老师彭化高，在这里表示深切的谢意。对老战友陈克和、薛培直、杨光辉、高仲山、邹述文、杨森林、雷鸿德、王祖垣、王孝先、王公燕等老战友以及王泽、李希仁部长提供的帮助一并表示深切的谢意。

最后，搞交通运输是我一生的职业，尽管工作辛苦艰难，还是很热爱它的。到后来儿子维林一直从事交通民警工作，现在已是处级干部了，女儿维莉及其弟维强和我大孙女李冰都是警官学院毕业，遗憾的是除维莉干交安委工作外，其余所学非所用，改作其他

工作了,总的我还是满意的。我孙女李冰机灵精干,工作出色,是我喜爱的孙女,这次书稿《青藏高原汽车兵》,我三次校对修改后,冰冰三次打印共六十余万字,非常辛苦付出了辛勤的劳动。该书稿已经完成,由于作者政治写作技能浅薄,加之年老思维记忆衰退,出现这样那样差错完全是可能的,请读者提出指正意见,以利再版校正。

《青藏高原汽车兵》一书编写历时两年之久,即将与读者见面。在本书的编写过程中参考了兰州军区联勤军事运输部编写的《军事交通运输史》一书,采用了该书的一些历史资料,为妥善起见,本书稿请他们做了审读、把关的工作。联勤军事运输部对书稿的内容经认真审阅后,部办公室来电没有提出任何具体意见。随后作者与编撰组马金锁同志联系,他的意见大体是:我部不参与出版,至于所用历史资料,不要照搬,以个人思路写,请在其他地区出版,同时对书稿提出修改意见等。据此,作者根据吴述波、马金锁两同志的意见,在结构、内容、写法上作了大幅度的变动。在此作者对吴述波编辑及马金锁编辑表示深深的谢意!尤其老马同志对《青藏高原汽车兵》书稿逐字逐句、用心细致地修改,用心良苦。作者再次对他表示深切诚挚的感激!

作者

二〇〇九年夏于太原市

附录一

■ 雷 达

照明:你好!

近日连续两天发生心绞痛,经与给我做“搭桥”手术的主管医生咨询,认为手术后不应再发生此症状,一旦发生,就应特别关注。要注意饮食、用药及休息等。我自己也感到康复情况不及前期。你的作品试着看了几次,深感力不从心。为不影响你的作品出版发行,请你另找合适人选作序,特致歉意。

现将作品奉还,请查收。

雷达

2008年8月14日



(注:该同志是山西省交通厅的老领导、是我的直接上级,当时我是吕梁地区行署交通局副局长。后来在公路系统、他是省局党委书记、我是吕梁公路分局党委书记,他一直是我的直接领导。)

附录二

■王成钦

照明：

今年4月出版发行《开国将士风云录》第二卷，收录有我的事迹，该书已赠送到全国县以上图书馆。我邮购一本6月上旬收到了。

近接该书编委会通告，决定出版第三卷，要求二卷入编者推荐新书入编者人选。

经与薛培直同志商量，共同推荐你投稿。根据你《我的坎坷人生》填写简历推荐表发出了，请编委认可后直接与你联系写稿。特告。希听候佳音。

编委通讯地址：北京市清华大学邮局84——158信箱（100084）

此致

《开国将士风云录》编委会

2006年7月29日兰州

（注：李照明同志已入编：《开国将士风云录》第三卷，）

照明同志：

《开国将士风云录》第三卷已出版，阅读了你的传记，祝贺你入编大型巨著载入青史，留芳后世。

入编三卷《开国将士风云录》的有运输部系统老战友：王国英（器材科科长、兰州军区造纸厂厂长）、赵同禄（汽车库主任、甘南公路段段长）、高仲山（7437 工厂副厂长）、苗一（青海同德军马场及甘肃农垦局总支书记）、王泽（兰州军区后勤部油料部部长），兰州军区西北开发总公司经理，离休后副军级待遇。

详阅三卷，你可能会找到所熟识的军队、地方工作的老友。

你的新作《青藏高原汽车兵》出版了吧！望寄几本来，让在世老友先睹为快！

送上近照 1 张。

顺祝

冬日安康！

2007 年 11 月 26 日于兰州

（注：王老今年已九十一岁高寿、夫人也八十八岁了。他 1949 年初就是我的老领导，是第一野战军后勤部运输部检查室主任，是行政十二级高干。1961 年青藏平叛时，他是青藏平叛指挥部后勤部部长。王老虽已九十一岁高龄，仍参加跑步、爬山，获得甘肃省老年工委的表彰，多次获得模范党员、先进工作者称号。）



王成欣与夫人周效惠。（原为兰州市总工会副主席）



责任编辑：王国柱
封面设计：李梦文



定价:28.00 元