

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(CIP)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: bywyCBS@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、彭德怀等一直都非常重视,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航运队工作,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。

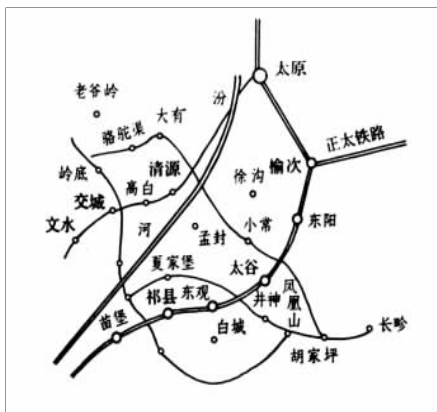


图1 晋西北八分区通向太行二分区交通线示意图。

1937年12月,我军一一五师也以吕梁山脉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,我军一一五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,我军一二〇师七一六团设伏于雁门关,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,我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,把好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