

收稿日期:2025-10-08

# 全面抗战时期 苏中地区交通员群体研究(1940-1945)

王思颖,郭晓勇

(河北大学 历史学院,河北 保定 071002)

**摘要:**全面抗战时期,为打破敌人的封锁,苏中地区的交通工作随着苏中抗日根据地的开辟建立并发展起来。作为交通工作运行的主体,苏中地区的交通员群体是保持交通系统正常运转不可缺少的重要组成部分。苏中地区的交通员群体在恶劣的条件与环境下,不畏艰险,承担了运送党政军各级组织的文件、护送党内外人士、传递根据地邮政信件、发行党报党刊等诸多重要工作,为苏中地区交通工作的正常运转乃至全面抗战的胜利作出了不可磨灭的贡献。

**关键词:**苏中抗日根据地;新四军;交通员;党内交通;秘密交通

**中图分类号:**K265 **文献标识码:**A **文章编号:**1003-6873(2026)03-0036-10

**作者简介:**王思颖(1996—),女,江苏南京人,河北大学历史学院硕士研究生,主要从事中国近现代史研究;郭晓勇(1978—),男,河北故城人,河北大学历史学院副教授,主要从事中国近现代史研究。

**DOI:**10.16401/j.cnki.yssxb.1003-6873.2026.03.005

在革命战争年代,中共的党内交通承担了传递信息情报、护送党内外重要人士、发行根据地党报党刊以及邮政投递等大量工作。对党内交通的研究,特别是区域性党内交通的研究,近年来成为党史研究的热点。相关新研究一改过去学界对党内交通研究相对偏叙事的特点,从组织设置、运作模式、维护方法等方面,对党的交通工作有了更深入、系统的探讨与观察<sup>[1-3]</sup>。然而,大部分研究多集中于华北地区,对于华东地区的研究则相对薄弱。近年来也有部分成果,但相较而言,仍存在明显的研究成果地域分布不均的现象<sup>[4-6]</sup>。学界目前关于抗日战争时期苏中地区党的交通工作的研究成果不够全面,数量也较少。因此,本文拟对抗战时期苏中地区交通员这个群体进行考察,根据档案、文献等相关资料进行研究。

## 一、党内交通系统的建立与形成

苏中地区位于江苏省中部,包括江都、高邮、宝应、兴化、东台、泰东、泰县、泰兴、靖江、如西、如皋、南通、海门、启东等14个县<sup>[7]17</sup>。1937年12月14日,日军攻陷扬州。日军后又相继占领南通、海门、如皋等地,制造了多起惨绝人寰的大屠杀,苏中大部分地区深陷敌手。在徐州失守,战

争形势日益严峻的情况下,中共中央和毛泽东将注意力投向了华中地区。1938年5月4日,毛泽东致电项英,提出“在广德、苏州、镇江、南京、芜湖五区之间广大地区创造根据地,发动民众的抗日斗争,组织民众武装,发展新的游击队,是完全有希望的。在茅山根据地大体建立起来之后,还应准备分兵一部进入苏州、镇江、吴淞三角地区去,再分一部渡江进入江北地区。在一定条件下,平原也是能发展游击战争的……”<sup>[8]289</sup>1939年周恩来前往新四军军部视察,与新四军领导人商定提出了应坚持“向南巩固、向东作战、向北发展”的战略方针<sup>[8]783</sup>。1940年至1941年,新四军通过郭村保卫战、黄桥决战等多个战役,一举开辟了苏中抗日根据地,将广阔的农村区域纳入管辖范畴,与日伪、韩德勤余部形成对峙之势。

与此同时,日军因战线拉得过长,故大力推行“以战养战”与“以华制华”的政策,试图以此巩固其在华势力。中共与新四军的活动成为日军在江苏地区的心腹大患,除针对新四军部队持续采取“扫荡”的军事行动外,日伪还从1941年起,以苏南地区为起点在华中实施“清乡”行动,掠夺物资,实行奴化教育,打击抗日力量,修筑竹篱笆、铁丝网等,加强对敌占区的控制。1942年,日军又将“清乡”的范围扩大到江北地区,将通如海启地区确立为“苏北第一期清乡地区”。其中,汪伪政府在制定“清乡”计划时特别指出,要以在道路两侧筑沟壕、交通要冲设堡垒等手段,将中共占领广漠之农村和荒野之僻地,隔断为大块小块,使其“成笼中之囚,行动拘限,然后分区‘扫荡’,使内少逃窜之机,外乏援救之力”<sup>[9]16-18</sup>。同时,积极推行封锁政策,在水陆交通线设置岗哨与守犬,来往人员与船只必须在车站与码头接受检查和登记,以达到限制中共活动的目的。

根据地初步建立后,为了保证党政军沟通联系的畅通与高效,党的交通工作随之同步建立起来。苏中地区的交通工作最初由地下党的秘密交通和新四军军队的通讯站共同协作运行,没有较为统一的管理机构。1940年苏北交通总局成立后,新四军军部与各县委之间的联系由苏北交通总局负责。当时的党内交通由此分为干线交通和支线交通两个系统,干线交通主要负责县以上各级党政军领导机关相互间的通信联络任务,原则上40至50华里设置一个交通站,归苏北交通总局垂直领导。支线交通则由各县以下的区站所串联起来,受各县的交通区站领导,两个系统基本不发生联系。值得注意的是,虽然在这个时段,苏中地区党内交通的系统和组织已经初具雏形,但是在革命战争年代,受斗争形势变化的影响,交通工作的系统与组织形态长期处于动态变化过程中。苏中抗日根据地正式建立后,原苏北交通总局于1941年更名为苏中交通总局。1942年秋,日军对苏中地区进行了频繁的“扫荡”,平均千人以上的大“扫荡”每半月一次,四五百人的小“扫荡”每周一次,苏中抗日根据地进入了斗争较为艰苦的时期。以南通地区为例,串场河沿线两侧都筑起了竹篱笆,一二十里一个大检问所,三五里一个小检问所,负责检查来往行人,公路上还经常有伪军查看电话线<sup>[10]141</sup>。在这样艰难的条件下,为了保证党内信息联络的畅通,苏中交通总局决定针对现有交通系统进行改革,将干线支线合并,对原有交通网络进行网形化改造,各区交通站除保持与县交通站的纵向联络外,还必须建立相邻区站的横向联系,设立在县界附近的相邻区交通站必须建立跨县交通联系,以此形成苏中地区所特有的纵横交错、密如蛛网的交通网络<sup>[11]3</sup>。这样的改革是具有现实考量的,在斗争形势严峻的情况下,党的机关组织往往是不固定的,有着随形势流动的必要性。网形交通的建立使得交通联络从此可以不分干、支线,可以灵活从多方向实现人员、物件和信息的高效联系,适应了党在形势恶劣的条件下的需要。但是,网形交通同时也有着易于暴露的明显缺点。苏中地区特殊的平原水网地形决定了其既不能如同太行抗日根据地般,依靠沟壑纵横的险峻地势作为掩护。其较高的地下水位,也决定了苏中地区不能如同冀中七分区般,完全通过设置堡垒户,挖地洞、地道来加强党内交通的隐蔽性。因此,苏中交通总局也引入秘密交通的工作方式作为补充,并通过将人员交通与信件传递分开设站的手段,增强交通工作的隐蔽性。同时,以秘密交通的形式在各县建立起副站、副

线,作为网形交通受阻时的备用站线。由此,苏中地区极具特色的网形交通已初步建立起来,中间虽也经历过几次小的调整,但不影响整体的交通网设置。

## 二、 交通员的选拔

在党内交通系统初步形成,交通线路初步建立的基础上,交通站构成的点与交通线构成的线相连接,让党内交通工作如同严密运转的机器般运转起来。交通员作为交通工作运行过程中的主体,是交通工作必不可少的组成部分。他们承担着繁重的任务,既要负责来往文件、信件的传递,也要负责过路人员的护送,有的地区的交通员还要负责党报、党刊的发行工作。他们的工作需要具备一定的隐蔽性。特别是在日伪对根据地进行频繁“清剿”活动时,他们工作的风险程度更高。因此,交通员群体的选拔往往是从多方面进行考量的。

### (一) 政治面貌

伪江苏省第一清乡督定专员公署对中共四分区交通站的调查情报中曾提到,“整个交通站是属于他的党领导之下,其一切人事均须党员充任,是由各级党部保荐核委的”<sup>[12]</sup>。这样的说法略显夸张,考虑到部分地区交通员数量的缺乏,以及对于党员身份取得的严格考核程序等问题,想要达到党员百分百充任交通员的比例是一件极其困难的事情。苏中交通总局在1943年对苏中地区交通工作进行调整时,提出了“交通员党员化,干部地方化,线路网形化”的改革方针,要求在人员配备上,选派政治可靠、精干灵活的党员和区、乡干部担任交通人员,全区交通人员中党员达到60%以上。受到敌伪“清乡”影响严重的苏中四分区交通站,则要求党员比例则占80%以上<sup>[8]2</sup>。在苏中区党委交通工作委员会第二次扩大会议后,这一比例要求更是提升到了一分区70%,二分区80%,三分区70%,四分区95%的程度。此外,负责秘密交通的人员应完全是党员<sup>[8]107-114</sup>。

在苏中地区交通工作初步建立时,由于经费不足,伙食差,且交通员生活辛苦,没有交通工具,一天要凭腿走近百里,导致部分交通员的成分比较复杂,思想水平参差不齐。交通员党员化的主要目的是提高交通队伍的纯洁性,保证交通员在政治上的绝对可靠。党员交通员的补充,一方面是从现有的经验丰富的交通员中发展,一方面则是从别的部门抽调。如一分区的高邮支站,在执行“三化”改革方针,选取交通员时就特别提出:“在交通工作系统中要保持成分的纯洁,坚决清除流氓地痞及动摇暧昧分子……在扩大交通人员时,要仔细了解其成分历史。”<sup>[13]</sup>通海交通站的交通员都是先由区委推荐,再由工委书记谈话推荐的,每吸收一个交通员都要经过严格的政治审查,选择最可靠的同志担任交通员<sup>[7]85</sup>。

### (二) 出身籍贯

除了政治上可靠以外,交通员的出身籍贯也成为选拔的重要考虑标准。交通员,特别是负责秘密交通的交通员所做的工作属党的秘密工作,保持隐蔽性是其工作的必要条件之一。本地的交通员相较于外地来的交通员有几大优势,一是口音打扮与本地人无异,更方便获得合法身份,隐藏在群众中,不会讲方言的外乡人一般是最先被怀疑的对象。日伪在1941年初刚开始实行“清乡”活动时就提出,要着重打断人民与中共军队之联系,清查户口,对口音不对之外地人一律逮捕<sup>[14]</sup>。禹光在回忆录里对此曾有过解释,在反“清乡”斗争中,苏中交通总局提出“干部地方化”的改革,是因为县交通站以下的都要就地坚持斗争,而外来干部不会说本地话,与群众的关系不如本地干部亲密<sup>[8]431</sup>。李成浩在护送作家艾寒松前往苏中根据地时,就因为艾寒松假扮回乡的当地人,却不会说当地话,怕引起怀疑,就只能靠会当地方言的交通员李成浩来应对<sup>[15]427</sup>。

二是在本地具有社会身份和人际关系,容易建立起联络网,便于传递情报和获取信息。交通员执行交通任务经常需要进行化装和伪装,以骗过敌人顺利完成任务。因此,在选拔交通员时更倾向于选择以木匠、瓦匠、理发匠为生,在本地有职业的优秀党员。特别是在“清乡”封锁期间,这样公开合法的身份,更有利于交通员隐藏身份执行任务。不仅如此,建立本地的交通站、联络站,也一般要依赖这些本地的交通员。护漕港至丹华港的交通线作为连接苏中三、四地委与江南地区的路线,就是由交通员陈东林在丹华港开的酒店作为秘密联络点,护漕港交通站则设在江南火通港交通站站长马惠林家,交通线上的交通员杨六斤、李小毛、姚文彬等都是渔民船户,江南、江北的干部南来北往,都与陈东林、马惠林两人联络,由他们安排船只渡江<sup>[8]313</sup>。承担着中共江苏省委与江北特委之间的交通联络工作的“范龙小店”,就是海门本地的交通员范龙与丁洪勋以开店为名义建立的秘密交通站<sup>[16]216-217</sup>。

在交通员的身份不幸被敌人识破时,其本地身份和本地人际关系也会在一定程度上发挥作用。抗日战争时期,泰州城为时任汪伪第一集团军总司令、公开投敌的李长江所控制。泰州本地的地下交通员张雷平在去接陈毅的路途中,被李长江的部队扣住时,就是通过潜伏在泰州保安警察队的张岳侯证明身份,才得以脱险的<sup>[17]65</sup>。

三是对于本地的地理地形更为了解和熟悉,本地交通员更易于根据现实需要,随机应变调整路线。江北特委书记唐绍宗因联系地下党需要,常需秘密前往如皋西边的国民党何克谦部。但因为唐绍宗是山东人,口音与南通不同,不熟悉路线,经常绕道。且路走得多,沿途遇到的敌人据点就多,时间花费长,危险也大。经由熟悉本地的交通员孟桂林带领护送后,他们得以走上了孟桂林熟悉的捷径,仅两天就安全达到了目的地<sup>[7]62</sup>,为特委在敌占区开展地下党工作争取了宝贵的时间。

### (三) 水性要求

不同于在华北地区,敌伪为了分割交通线挖掘封锁沟,并用挖出的泥土堆砌起封锁墙。苏中地区位处水网地带,河流分布密集,敌人所修筑的竹篱笆大多沿河而建,交通员翻越竹篱笆后都要泅水过河。所以交通员在执行任务时,时常遇见需要穿越水域的情况。特别是1943年,敌伪在苏中“清乡”活动开始后,敌伪不允许在沿河两侧有房子和船<sup>[8]100</sup>,这就更严格限制了不会水性的交通员的活动。虽然这些河流的岸边一般会有由党组织控制的渡船可以提供摆渡,但是碰到危急情况时,水性好、会游泳的交通员往往更容易脱险,在执行秘密交通任务时,有时也需要通过游泳渡河、潜藏在水下等方式避过敌人的耳目和侦察。交通员黄士仁在送信途中经过海界河大桥,发现中间一块桥板被抽掉了。他立刻就意识到了这可能是有敌情的象征,于是他借着掉进河面的桥板,靠着桥板划水渡过了河,这才顺利完成了任务<sup>[7]70</sup>。义南乡的交通员张锦明护送五位女同志到朱家饭店据点,在途经运盐河时,因无桥也没有船只,不得已只好泅水过河。五位女同志都不会游泳,就由张锦明和其邻居倪克诚背她们过河,连同搭载这些女同志的小车也是由两人一边扛着一边游过河。张锦明因此力竭,差点淹死在运盐河中<sup>[14]128</sup>。

此外,虽然河流水域在一定程度上限制了交通工作的正常进行,但是河边生长的芦苇、河底的污泥等也在一定程度上是交通员隐藏身体或藏匿文件的绝佳天然场所。海门富余区的交通员黄少林,在送文件途中被伪军拦截,情急之下装作失足落水的“呆子”,靠着极好的水性,将文件藏入河底淤泥之中,然后假装被伪军戏耍要在冬天的河里游泳,装作快要冻死骗过伪军,直到伪军离开才潜入河底将文件捞出<sup>[18]120</sup>。

总的来说,河流交错纵横的水网地形就像一把双刃剑,既让党内交通线得以四通八达,也更容易暴露交通员执行任务时的位置,对交通员的身体素质和技能提出了考验。

#### (四) 性别年龄

1943年2月,苏中区党委交通工作委员会在决定实行交通系统的精简政策时,对于交通员群体的调整问题,曾提出“无法掩护之外地人员及女同志应设法调整之”<sup>[8]103</sup>。四地委的组织干事邢白在回忆四分区的精兵简政工作时,也讲到地委机关在实行精兵简政时,主要是对交通员中有病的、年老体弱的以及女同志进行调整安置<sup>[8]490</sup>。到1943年7月,除了一分区还有个别老弱残病的交通员,其他分区基本上已经完成了改造。1944年四分区总结第一期反“清乡”交通工作时,海启、南通、如皋、通海和分站五个交通站中,只有海启有一个女交通员,如皋有三个女交通员,占总人数的2.68%<sup>[8]239</sup>。除此以外,虽然交通员的具体名单难以获得,但通过对苏中地区交通员烈士名录<sup>[8]596-598</sup>进行统计,28名烈士中,女性交通员只有龚志奋和叶邦瑾两名,60岁以上交通员仅朱井华一名。由此可见,除了政治面貌、出身籍贯等条件外,性别和年龄也是交通员选拔的重要标准。

综上所述,关于苏中地区交通员的选拔,其标准范围不仅涵盖品德、意志等思想方面的考察,对技能与身体素质乃至年龄性别的考量也是关注的重点。对革命事业有理想能坚持,对交通任务有能力能完成是交通员遴选的重要参考。据此也可大致勾勒出,一个对党忠诚,政治觉悟高,能吃苦耐劳,并且掌握一定水性技能的青年男性交通员,无疑是苏中地区交通员选拔最理想的模板。

然而,值得思考的是,这套标准落到现实中后所呈现的两个问题。一是,客观上来说,苏中地区普通交通员不仅生活艰苦,长期缺乏武装力量的保护,部分交通员中流传着恐怖情绪,认为“做交通工作无保障,随时随地都有被捕牺牲的可能,还不如到部队去,就是死了,还能有价值些”<sup>[19]13</sup>。且许多部门上级机构、领导长期不重视交通工作,在地委多次要求各级党委到支部动员好的党员参加交工后,仍旧发现“执行中已发现个别党员同志拒绝支部同志参加交工,或将动员来之党员扣留,易以落后分子去交通部门”<sup>[20]</sup>。在这种情况下,交通员群体很难完全与标准相符合,以至于在苏中交通总局屡次强调,要提高交通员质量的前提下,到了1944年,四分区依旧存在“建立了一年多的人交还是那样的自流……个别地区变相欺诈来往人员经济的情形发生”<sup>[21]</sup>的情况。

二是,诚然这套标准考虑到了诸多因素,但是在真正执行时,现实往往不一定与标准所考虑的相符合。例如,比起青壮年群体,妇女的身份相对不易引起敌人怀疑,在一定程度上可以为交通工作提供隐蔽。早在1927年,中共就开始实行秘密机关家庭化,女性党员与男性党员以假夫妻、假兄妹等家庭关系作为掩护,执行秘密任务。秘密交通站作为连接交通线的“点”,其对隐蔽性的要求比普通交通站更高。与前文所提及的,交通员以开店、做工等方式获得公开合法身份,更容易取信于敌人。看似合情合理的家庭关系,也是保障交通工作安全的一种伪装。1943年,在苏中地区的革命形势愈发严峻的情况下,新四军上海办事处主任杨斌临危受命,前往苏中地区担任苏中区党委秘密区党委秘密工作部部长。在精心挑选和考察后,杨斌选择在如皋的白蒲镇开设药店作为党的地下交通站。由于杨斌是上海来的干部,虽已借口其是本地人赵广昌的南京表弟作为掩饰,但为了增加身份的可信度,“杨斌到白蒲后,……根据组织安排,他与原新四军驻上海办事处的工作人员叶秀珍以及李子明、蔡平的小儿子李任远3人装成一个家庭”<sup>[22]104</sup>,以降低敌人可能的怀疑,安全、隐蔽地开展交通工作。1942年,经中共中央华中局批准,由江苏省委筹备的江淮大学创办后,吸引了数百余名来自东吴大学、沪江大学等学校的上海师生前往任教和上学。他们途经扬州、宝应等地前往“江大”,由专门负责上海到各根据地的交通员以及地下党员一站一站地接送。因为学生的数量庞大,要保证护送的安全和隐蔽,就不得不在方法上

更为谨慎和小心。这些交通员有男有女,“平时联系同学,走时组成三五人小组的安全运送任务。每个小组之间,或以兄妹相称,或伪装成夫妇”<sup>[13]496</sup>。交通员的女性身份在此成为秘密身份构成必不可少的一环,夫妻、兄妹等家庭关系的纽带,不仅方便串通供词,使多人同时出行的理由合情合理,也让彼此之间互相佐证身份更有可信度。

### 三、交通员的管理与教育

#### (一) 待遇与日常生活

苏中区党委曾于1943年制定了各级交通机关经费给养的标准,其中规定苏中交通总站的经费由苏中区党委拨给,各分区交通分站由各地委拨给,各县交通支站由各县委拨给,各区交通工作组(区站)由该区财经分局拨给,秘密交通由各县交站拨给。各项经费按种类大致分为伙食费、津贴费、单鞋费、办公费、特别费和预备金等<sup>[23]</sup>。

以伙食费为例,关于日常的粮食消耗所产生的费用,要求给予交通员群体的公粮标准与主力部队相同,充分考虑到了交通员群体需终日奔波,往来路途长,精力消耗相较来说比较大的工作特点。而交通员由于要护送人员和传递文件,不可避免地经常路过或停留在不同地区的交通站,这就涉及了交通员在外站食宿所花费的伙食费该如何结算的问题。况且在遇到敌情险情时,交通员不得不为了安全完成任务而停留某地,这样在外站伙食费上就增加了额外开支。对此,在伙食费标准里也提出了两种办法。一种是针对有固定往来方向,出差在邻站的交通员,他们的膳食由邻站负责,不直接拨给经费,到月底由各站组相互结算抵销。另一种是针对不固定往来方向,出差在较远交通站的交通员,外站一律付给客饭费。客饭费标准根据分区物价的涨落情形,以分区的标准统一。如果交通员遇到特殊情况阻滞,延误了时间,以至于不够交付沿途伙食费,经由证明可由工作组报销。

此外,涉及交通员不同季节所需要的衣物供给,洗澡、理发等日常生活的补贴,渡船、运输所产生的费用,以及交通员因长时间奔波而损坏的单鞋供给,都一一给予了详细的抗币面值或方法去执行。其标准列举具体,涵盖衣食住行等多项标准,连同交通员执行任务中可能出现的特殊情况也一并考虑其中,不可谓不细致。然而,战时条件艰苦,斗争频繁,交通站流动性大,决定了交通机构的经费总是要面临拮据的问题。区党委经常号召各地交委干部开展生产工作,通过种麻打草鞋,种蒿草制蓑衣等途径,利用自己生产来改善交通员的生活,节省经费。

因此,虽然有补贴、津贴给予缓冲,但是交通员群体的实际生活依旧非常艰苦。以鞋为例,虽然交通员的鞋履包含在单鞋费里,每人每月发放抗币三元予以补贴<sup>[22]</sup>。然而,交通员不仅每日可能需远程奔波几十里地,且走的道路多是小径、田野等难行的路。“一双草鞋穿不了几天,不是脚头翻到脚底,就是鞋跟断裂而光着脚走路”<sup>[7]199</sup>的情形时有发生。负责护送上海地区重要人士的交通员戚原,经常需要途经苏中前往根据地,一趟行程光是从根据地边缘走到目的地,就需要靠脚行走两百余里。他也因此脚部患上了严重的湿气病,经常烂脚,不得不忍着扎心的疼痛跑交通<sup>[24]136</sup>。

不吃饭饿着肚子跑交通,和群众一起“跑反”,是交通员们工作的常态。交通员们经常“在情况紧张时分散在老百姓家里,混杂在群众中便于隐蔽,又便于搭伙;情况较好时就集中住在群众家里……吃的是粗杂粮,还得自己动手加工,在正常情况下每天吃两稀一干,夜里跑交通的同志从未吃过半夜餐。有时敌人下乡驻剿,离交通站仅一二里路,为防止烧饭冒烟被敌人发觉,就不烧不吃”。由于交通站缺少医药,东台县中心站的交通员蔡子贵身患小肠炎,自己却不讲,只是暗自用破布包扎继续跑交通<sup>[7]119-120</sup>。对此,角斜巷的交通站站站长顾有新有着相似的回忆,“吃的

大部分是玉米、面粉,不仅菜和油极少,饭也不够吃,有时挖野菜做饭吃,冲盐开水当菜,有时一天只能吃上一顿饭,有时正要开饭,敌人来‘扫荡’了就立即转移。冬天能睡上稻草地铺算是高级的,吃不上饭,睡不好觉,这是常事。在这种艰苦的环境里,多数同志身上都害了‘革命的’疥疮,生满了‘革命的’虱子”<sup>[8]502</sup>。

除去单鞋费,伙食费、宿郊费和医药费也均包含在经费标准中。虽然经费标准对可能的各种情况进行了规划,并提供了比较详尽的补贴方案。然而交通员群体实际不能完全依照待遇标准获得较好的生活条件,条件依旧十分艰苦。其中最主要的还得归因于两点:一是受到较恶劣的外部环境的影响,斗争和日伪的活动使得交通站经常处于流动和搬迁中,时常面临被敌人和汉奸摧毁破坏的风险。汪伪政府在分析中共党政军组织时,曾描述道:“共军过着类似于游牧民族的流动生活,居处无定,为求保证彼此间密切联系,不致脱节,通信联络的讲求乃成为必要和主要的当前急务,同时,又得保守秘密,不使行动外泄,其组织与运用,尤当严密无间,尤其是在强敌压制之下,情况朝夕万变,部队机关奔波道途,移动频繁,或是化为多数单位而四散各地……县政府设有交通科,科与县府密接,流动于相近地区之内,各区则有分科。”<sup>[8]623-624</sup>虽然这样的说法一方面证明了中共党政军组织的隐蔽性较强,让敌人少有机会攻破,但从另一方面来说,领导机关办公和处理事务的安全和稳定尚且不能保证,用于补贴交通员的津贴、经费缺少是再正常不过的情况。二是由于秘密工作本身的特殊性所导致的。交通工作最重要的就是保持隐蔽和秘密,这就对交通员的机动性提出了要求,像普通办公人员保证三餐频率和睡眠时间、睡眠地点的规律几乎是不可能的。比如在住宿问题上,交通员群体很难固定住宿在某个或某几个客栈旅店内。为了隐蔽起见,交通员们扮成普通群众,隐藏自己的踪迹,“住宿地得天天变动,等到夜深人静才各自谋生,住到群众家里”<sup>[7]86</sup>。

## (二) 教育与培训

由于交通员群体生活艰苦,任务繁重,工作具有特殊性和秘密性,所以对交通员业务、政治上的培训与教育就显得甚为重要。1942年,苏中区党委交通工作委员会在对苏中地区交通工作进行整体调整时,关注到交通员的教育问题,提出要将政治教育和业务教育作为交通员教育的主要内容。次年在此基础上又提出,应专门举办培训班以培养更多的交通工作干部和交通员。由此,对交通员教育培训的初步规范,正式在摸索中慢慢实践起来。

在苏中区党委最初的设计中,将培训的对象分为交通干部和交通员两类,分别由苏中交通总局和各分区举办培训班。被选调的学员,干部要求党龄至少一年以上,交通员要求有工作经历,或是地方上忠实可靠的党员。教学内容分为业务、政治、军事和文化四个部分,干部培训班课程中政治占比45%,业务占比45%,军事占比10%;交通员的培训班课程中政治教育占比30%,业务占比40%,文化占比30%<sup>[8]116</sup>。

这样的设计一方面是为了稳定人心,纠正心态,减少干部和交通员群体中出现的,不安心做交通工作,不愿长期做交通工作的逃避心理。特别在日伪“清乡”前后,出现了“个别同志叛变投敌,交通员的动摇害怕,比较严重的贪污腐化”的情况,而且面对日渐严峻的生存环境,一般的工作人员对交通工作的认识也不够,跟不上客观形势与环境的需要。四分区甚至发生了有交通员借护送过路人员的机会,变相诈取来往人员的钱财的情况<sup>[20]</sup>。另一方面则是考虑到提高干部和交通员队伍质量的问题,使交通干部和交通员在业务上更加熟练,可以在必要时更加独立地发挥其作用,毕竟在网形交通改革调整后,县以下工作完全划归各区委领导,交通干部就要更加发挥其单独工作的能力。而交通员由于其工作的危险性和秘密性,光有对党忠诚的信念以及革命理想是远远不够的。化装伪装、应对紧急情况的方法以及防谍等手段,都是交通员群体应该

掌握的业务知识和技术。因此,在具体的教学内容里,交通总局和各分区主要从识字教育、写作训练、模范教育与防谍锄奸教育等几个方面入手。

识字是学习知识的基础,因此组织不识字的交通员识字是培训教育交通员的基础。苏中总站编写《交通员识字课本》作为交通员识字教育的教材,各分区也并非统一使用总站的教材,而是根据自身需要,以自己编写的教材作为识字课本。这些识字课本的内容很多也并非单纯的识字教育,而是与交通员业务或政治教育紧密相关。三分区的泰县支站和四分区的如西支站,以自己编写的业务教育课本作为识字课本<sup>[25]</sup>。薛宾在回忆东台县的交通工作时就指出,因为很多交通员是贫雇农出身,没有文化,故分站和支站将气节教育与识字相结合,以三字经的形式,自己编写了供交通员学习的识字课本<sup>[8]541</sup>。为巩固交通员识字的成果,许多分站、支站都建立了投稿制度,要求交干人员必须定期练习写作,撰写稿件投稿给自办刊物或是流动墙报。对于投稿踊跃的单位和个人,还经常会受到上级单位的表扬。四地委交委会要求支站长至少每月撰写并投稿一篇工作与学习稿件,向交通故事投稿二篇至三篇,各支站每两月出流动报一期,每期要有中心内容配合工作中心<sup>[20]</sup>。

各站在教育培训交通员时,也注意通过模范人物对交通员进行气节教育和思想教育。二分区在对交通员的培训中特别提出要求,要求各站作专题研究,广泛收集本站组交通员有教育意义的事迹、英雄故事或特殊表现禀报分站,以供情报教材的生动参考<sup>[26]</sup>。因为模范人物的故事比起说服教育,胜在其具有真实性。相较于单纯的理论教导和口号学习,真实发生的事更容易让交通员信服和接受。且故事主人公往往是交通员身边的,或相邻交通站的同事,彼此之间互相认识或熟悉名字,更容易引起情感上的共鸣。遇有同志被捕牺牲时,就召开追悼会,以牺牲同志的英勇事迹进行气节教育。例如汤园交通站长钱绍兰、掘马北区交通员王春发牺牲后,东台县中心站等交通站都开了追悼会,大讲烈士宁死不屈的革命气节,以两人为模范英雄,带领同志们呼喊:“为钱绍兰、王春发烈士报仇!学习烈士不怕死的革命精神!”以此大大鼓舞了交通员们的革命意志,坚定了他们的必胜信心<sup>[7]121</sup>。

此外,鉴于1941年5月,新四军一师军法处通知苏北行政委员会,逮捕了三名打入苏中交通总局的国民党特务,时刻注意防谍锄奸亦成了交通员培训的重要内容。苏中区党委曾明确要求要把防谍工作作为交通工作支部的重要工作。以三分区为例,三地委交委会于1943年5月特别颁发防谍教材,让各交通站据此深度剖析研究教材,对交通员和干部们进行教育,使无防谍经验的交通部门得到培训。防谍教材的内容主要围绕为什么要防谍,防谍守秘的规定,人事上如何防谍以及注意事项和办法来编写。其中不仅对交通员如何口头守秘、隐秘传递文件、接待外来人员等业务作出了明确指导,更对间谍奸细的可能疑点、防范间谍窃取机密的办法作出了列举。如“对外来人员必须按工作制度之规定执行,无介绍信或介绍信不按手续者一律不得接待”“对当地居民以及外来人士查其对我机关之注意程度”“移动前后通知老百姓一律不准谈交通站在哪里,站长是哪个,最好用灰色名字称呼”等<sup>[27]</sup>。使得交通员可以确切明了地从中学习如何在业务上隐秘行事、保守秘密,同时对正确防谍的手段也有了一定认识。

不过,对于交通员的培训和教育,受到执行机关不同以及外部环境影响,起到的执行力度和效果也不尽相同。苏中四地委1944年7月在反思其过去半年的教育问题时就提出,四分区许多地区的交通员培训存在问题。例如四分区分站本身组织领导不够,缺乏人力。海启地区一开始还能引起重视,但后来就冷了下去。支站长一不关心就影响全局,在思想上对学习认识不够,没有把培训教育交通员当成工作任务。南通地区过去半年都在放任自流的状态,工作作风上有事务主义,缺乏时间观念<sup>[20]</sup>。这些问题的出现,一是由于革命战争年代本身的不稳定性导致的。四分区从1943年起,就开始遭受日伪重点“清乡”,斗争频繁,交工人员很难有时间全心全意把注

意力放在学习上。二则是因为交通员教育培训的成效,往往受领导安排和交通员本人自觉影响,而很多地区没有较为统一的制度规章去安排培训。一旦遭受工作繁忙、斗争激烈等因素影响,整个学习安排容易受到较大冲击。

总的来说,针对交通员的教育与培训,一方面照顾了交通员文化水平问题,多用通俗易懂、贴近生活的方式,而并非教条式理论教育交通员。另一方面,教学目的虽不同,但内容一直紧紧围绕交通员业务工作和保密手段展开,对交通员的日常工作做出了有效的指导。

#### 四、 结语

自1940年苏北交通总局成立至1945年抗战胜利,苏中地区的交通工作随着抗日革命根据地的开辟和发展逐步建立,经历了网形交通的改革,秘密交通的开辟。联系了苏中根据地与江苏省内其他根据地,江苏地区与上海地区,乃至与北方地区,成为党政军各级组织沟通的血脉,担负起了重要历史责任。

苏中地区的交通员群体作为苏中交通工作执行的主体,在环境恶劣、条件艰苦的背景下,怀着对革命事业的理想和对党的无限忠诚,以坚韧的精神和卓绝的毅力打破了敌人对苏中地区的交通封锁,在纵横交错的党内交通线上完成了一个个艰难的任务。他们不仅尽心尽力运送、传递了很多机密文件,也平安护送了如陈毅、叶飞、邹韬奋、范长江等许多党内外重要人士以及皖南事变后撤出的党政军干部前往上海、苏北和鲁南。在保存了革命的火种的同时,也将根据地建设的真实图景展现在了党外人士面前。还击碎了敌人对根据地的信息封锁,肩扛起《南通报》《滨海报》和苏中《抗敌报》等党报党刊的发行工作,实现了根据地军民的邮政通信便捷。这些交通员作为家中的劳动力,或领着微薄的薪水,或出于抗日救国的理想坚守岗位,在恶劣的环境下以双脚走遍大江南北。其中,更有不少人即使被敌人逮捕、折磨,也坚守党的秘密直至生命的最后一刻,将个人生死置之度外,为党的革命事业作出了不可磨灭的贡献。

#### 参考文献

- [1] 吴乾. 抗战时期冀中区的秘密交通研究[J]. 党史研究与教学, 2019(1): 67-78.
- [2] 夏黎明. 中共在山东党内交通的构建与发展(1937—1945)[J]. 山东社会科学, 2023(5): 133-142.
- [3] 张珂. 抗日战争时期太行根据地交通工作的创建与发展[J]. 南京邮电大学学报(社会科学版), 2020(4): 75-86.
- [4] 张晓媚. 华中根据地中共的党内交通建设工作研究[D]. 福州: 福建师范大学, 2023.
- [5] 潘麟之, 王金鑫. 苏北海委与苏北海上交通线的开辟: 基于馆藏《曾山致陈宏惠、钟国铨并转射阳县委信》[J]. 档案与建设, 2023(2): 86-88.
- [6] 郭洋. 革命战争年代南通地区的党内交通[J]. 档案与建设, 2021(11): 72-74.
- [7] 中共江苏省委党史资料征集研究委员会苏中史编写组. 苏中抗日斗争[M]. 南京: 江苏人民出版社, 1987.
- [8] 中共中央东南局编辑组. 中共中央东南局: 下[M]. 北京: 中共党史出版社, 2006年.
- [9] 余子道, 刘其奎, 曹振威. 汪伪政权资料选编: 汪精卫国民政府“清乡”运动[M]. 上海: 上海人民出版社, 1985.
- [10] 南通邮电局. 江海鸿雁: 南通地区战时党的交通[M]. 南京: 江苏人民出版社, 1991.
- [11] 江苏省邮电管理局. 华东战时交通通信史料汇编: 苏中卷[M]. 北京: 人民邮电出版社, 1995.
- [12] 情报室搜集之我方交通站情况及我方编印之苏中四分区反清乡形势三卷[A]. 南通市档案馆藏, A207-112-0624, 1943.
- [13] 高邮支站交通工作组情况[A]. 江苏省档案馆藏, 2127-001-0039.
- [14] 敌伪在苏南清乡情形[A]. 无锡市档案馆藏, GL01-1941-001-0054-0001, 1941-09.
- [15] 上海市邮电管理局. 华东战时交通通信史料汇编: 上海卷[M]. 北京: 人民邮电出版社, 1999.
- [16] 海门分卷编辑委员会. 江苏人民革命斗争群英谱: 海门分卷[M]. 江苏: 江苏人民出版社, 2000.

- [17] 中共泰州市委党史办公室. 泰州党史资料:第三辑 革命回忆录[M]. 内部资料,1984.
- [18] 中共南通市委党史资料征集小组办公室. 苏中四分区分“清乡”斗争选辑:江海奔腾 第二辑[M]. 1984.
- [19] 高邮支站. 配合民兵反封锁[J]. 苏中交工,1945(2):13.
- [20] 通知[A]. 江苏省档案馆藏,2016-001-0593,1943-11-07.
- [21] 关于今后三个月工作的决议[A]. 南通市档案馆藏,C104-111-35,1944-07-25.
- [22] 张俊梅. 杨斌传[M]. 南京:江苏人民出版社,2021.
- [23] 关于苏中各级交通机关经费给养供给标准的通知[A]. 江苏省档案馆藏,2003-001-0698,1943-10-07.
- [24] 中共中央办公厅机要交通局. 党内交通史料选编:第二辑[M]. 内部读物.
- [25] 六、七、八、九四个月工作总结报告[A]. 南通市档案馆藏,C103-111-8,1944-10-20.
- [26] 关于收集交通员的优秀事迹和加强交通汇报的通知[A]. 江苏省档案馆藏,2042-001-0535,1943-11-14.
- [27] 防谍教材[A]. 扬州市档案馆藏,205-001-34,1943-05-27.

## A Study on the Underground Couriers in Central Jiangsu during the Nationwide War of Resistance against Japanese Aggression (1940—1945)

WANG Siying, GUO Xiaoyong

(School of History, Hebei University, Baoding, Hebei, 071002, China)

**Abstract:** After the outbreak of the Nationwide War of Resistance against Japanese Aggression, in order to break the enemy's blockade, the transportation network has been established and developed in Central Jiangsu, alongside the founding of the anti-Japanese bases. As the backbone of transportation, the underground couriers constitute an indispensable and important part of that network. Regardless of the severe and extremely dangerous working conditions, they braved all hardships and risks, undertaking important tasks such as delivering official documents for CPC, government and military organs at all levels, escorting Party members and non-Party figures, transmitting correspondence in the bases, and distributing Party newspapers and periodicals. They have made significant contributions to the transportation in Central Jiangsu and to the war at large.

**Key words:** anti-Japanese bases in Central Jiangsu; New Fourth Army; underground couriers; communication within the Party; underground communication

〔责任编辑:朱 根〕