

回顧東縱交通工作



GE MING HUI YI LU GE

回忆东江纵队丛书

回顾东纵交通工作

中共宝安县委党史办公室编

广东人民出版社

回顾东纵交通工作
中共宝安县委党史办公室编

•

广东人民出版社出版发行
广东惠东印刷厂印刷

787×1092毫米 32开本 9印张 190千字

1987年11月第1版 1987年11月第1次印刷

印数 1—2,000册

ISBN7-218-00160-2/K·34

定价：1.90元

编辑说明

东江纵队是我党在华南坚持武装抗日斗争的一面旗帜。在八年的艰苦岁月中，它在党中央和广东党组织的领导下，从无到有，从小到大，逐步发展成为一支一万一千多人的队伍，在远离党中央，远离八路军、新四军主力，孤悬敌后，处于日伪和国民党顽固派两面夹击的情况下，高举抗日旗帜，紧密依靠人民群众，坚持独立自主的敌后游击战争，转战东江南北，深入港九敌后，挺进粤北山区，英勇打击敌人，抢救民主人士、文化人、国际友人和盟军武装人员，积极配合全国抗日战场和盟军对日反攻作战，对抗战胜利作出不可磨灭的贡献。抗战胜利后，又与国民党反动派进行了长达一年针锋相对的斗争，粉碎其妄图消灭我军的阴谋，最后根据国共谈判达成的协议，主力北撤山东烟台。

本书作为《回忆东江纵队丛书》之一种，共收入回忆文章34篇，从不同侧面，反映了当年东江纵队交通工作的概貌，内容丰富，皆是原东江纵队老战士亲身经历的生动写照，读来真实可信。但由于我们水平有限，书中错漏在所难免，敬请读者批评指正。

本书由林华新主编，由李群芳、钟紫、黄日光、辛朝毅审稿，在编审过程中，得到了广东人民出版社以及黎崇勋、李征、丘福如等老同志的大力支持，谨此表示谢忱。

编 者

目 录

港九边界线的斗争·····	王作尧 (1)
东江纵队交通工作的特点·····	黎崇勋 (6)
东江纵队的交通工作·····	李群芳 (11)
战斗在港九交通线上·····	麦 容 (25)
惠州水东街交通站·····	李惠群 (46)
“五大”交通工作的片断回忆·····	罗文枢 (53)
忆增从番和南中顺交通线的建立·····	黎 明 (60)
港九大队交通工作概况·····	蔡仲敏 李 坤 (67)
广东省临委沙鱼涌交通站·····	张持平 李惠群 (75)
路西交通工作片断·····	严瑞仁 (80)
忆宝安土洋交通分站·····	赖裕梯 (87)
七支队成立前后交通工作简记·····	叶 香 练 芬 (91)
我是东江纵队交通员·····	杨少珍 (98)
参加东纵交通工作的回忆·····	罗顺生 (115)
一个女交通员的回忆·····	黄伴馨 (121)
我所经历的东纵交通工作·····	丘福如 (132)
在交通总站当收发员·····	邹 良 (149)
在路西交通总站的岁月里·····	林 冰 (158)
东纵交通工作杂忆·····	李群芳 (175)
这不是“鬼”·····	张 发 (182)
黄帝田脱险记·····	罗文枢 (186)

在交通线上 李 征 (192)

交通站救了我的生命 周国勋 (203)

叫敌人扑了个空 罗 明 (206)

通过封锁线

——东江敌后记者工作散记 钟 紫 (210)

活跃在广九线上的“交通王” 王作尧 (216)

终生难忘的东纵交通员 郑伟灵 (222)

怀念交通总站长陈耀光烈士 严瑞仁 李 征 (229)

大鹏湾的海燕

——记海上交通员袁容娇 陈志贤 (234)

“铁沙梨”的故事 郑新强 (237)

忆两位海上交通员 李 坤 (241)

追忆“沙河事件”

——悼念黄日东、丘翔烈士 李 征 (245)

坚贞不屈 血洒江边

——记交通分站站长熊芬 丘福如 (249)

在烈火中永生

——记小交通员何根和石十五 陈志贤 (254)

港九边界线的斗争

王作尧

从大鹏湾西侧的沙头角起，沿着梧桐山南侧的一条小河，弯弯曲曲地一直到南头镇——从前的宝安县城，是一条分开内陆与港九的边界线。这条界线以南便是九龙半岛，是英国的租借地。这条界线人们叫它新界，是1898年南京不平等条约清政府划给英国的租界，它隔着中国和英国的港九殖民地。

这条租界的期限99年，在抗日战争初期还不到租借期的一半。1941年12月8日太平洋战争爆发以前，日军没有占领它，租界内没有日军，我们这支抗日游击队，没有理由在租界内活动。1940年3月，国民党掀起了第一次反共高潮，要把我们这支小游击队消灭，迫使我们转移到海陆丰。直到1940年9月，我们奉党中央的指示，又返回宝安、东莞一带地区，于是边界又成为我们的游击活动区了。

在这条边界的西北面，日军沿着南头到深圳的公路，五里筑一碉堡，碉堡之间还有带着狼狗的巡逻队日夜巡逻。沿着广九铁路线东莞、宝安的大部份地区则为国民党顽军所占领。我们腹背受敌，被夹在一条狭长线上，战斗频繁，部队的流动性很大。所处的游击地区又是穷乡僻壤的山地，无法建立后方。只有南面依托着九龙半岛，可以买到服装、药品、鞋等供应部队。这时廖承志在香港主持八路军驻港办事

处，他给部队送来一些物资和经费。同时，我们在九龙也设立一个军需处，由何鼎华、何启明负责，在港九购买物资供应部队。从港九运物资回宝安，必须通过敌人的这条封锁线。于是在这条封锁线上便展开了错综复杂的斗争。边界河北岸的公路上便是日军的封锁线。他们知道游击队的物资供应主要是靠港九，因此，这条封锁线，主要是对付我们游击队的。他们这样严密封锁，是为了配合不断的军事扫荡，在经济和军事配合下，扼死我们。我们当时是一支小游击队，对于这条封锁线，势在必争，只有和日军作你死我活的争夺战，才能求得生存和发展。

从深圳到南头的公路上，日军筑有6个碉堡。除深圳和南头各驻一个大队部外（相当一个营部），沿公路线的每个碉堡，有的驻一个排，有的驻一个班。5华里的间隔并不远，如果他们都躲在碉堡内，我们通过也不困难。可是他们在两个碉堡之间却不断有四五个日军带着一两只狼狗组成的巡逻组，在日夜不断地巡逻。这样，要通过这条封锁线就困难得多了。

1940年10月初或11月底，我抗日游击队在边界河岸的上步村建立交通站。郑珠明同志的家乡在上步村，他的家就在河边，我们的第一个过河点就设在他的家里。河对岸就是新界落马洲小学，该校有位姓张的教师，江西人，是红军长征后跑到这里当教员的，郑珠明认识他。我们第二个过河点就设在这间小学里。因此两岸的两个点，成为我们的交通站。有了这两个交通站，从港九运回物资就可安全无阻，白天运到落马洲，天黑就可以过河存放在上步，没有什么情况就可以连夜运到梅林坳了。梅林坳就是我们游击区的边沿，是我们税收总站的所在地。物资多时，短枪队就出动接应。

有时在两个碉堡之间警戒着掩护通过马路；有时则袭击另一个碉堡，将敌人巡逻队吸引过去，使物资顺利通过，进入路北的丛林就是安全地区了。

有一次却出了意外，交通员谢愚照一个人从香港带一封上级指示信回来，因为是单身一人，有点大意，过了河便往马路上走，正好碰到牵着狼狗的日军巡逻队，距离只有两三百米，狼狗发现了他，拼命地向他追来。他舍命地向北跑进了一片灌木丛中。这些日本兵个子大，又是全副武装，钻不进来，可是他们把牵着的狼狗放开，狼狗钻进来了，越来越近。愚照虽然人小机灵，但总跑不过狼狗。人急智生，愚照急忙把上衣脱开，挂在树丛上。狼狗只是绕着衣服狂吠。日本兵则因为狼狗在树丛内不便开枪。愚照给灌木、蒺藜、茅草刺得满身伤痕，拼命地跑回来了。

又一次，愚照按原路经上步过边界河到香港去，正准备过河，忽然听见狗吠声，敌人巡逻到河边来了。愚照急忙跳进长满水草的河里，把预先准备好的一段竹管含在嘴里，潜下水去。敌人搜索到他跟前，狼狗在他跟前的岸上向着水面乱吠。敌人在这一带走来走去，不停地搜索。愚照在水里直潜伏了一个多小时，等敌人的确走远了，才站起来涉过河去。

愚照两次遇险，提醒领导上注意，光从上步这带过河是不安全的了，必须多设几个渡河点。1940年底到次年初，我们通过郑珠明的关系，向西在叶屋、赤尾、皇岗、白石洲、沙头等地都设置了渡河点。在元朗那边也找到了一间小学作交通站。叶屋、赤尾这两个点还是离公路很近，日军也经常巡逻到村里去。皇岗、白石洲、沙头离公路远些，但是河面却宽了很多。这里有个特点，潮水退时，许多居民都坐着大

木盆（打稻子的禾桶）到河里去捞蚬（蛤蜊）。我们的交通员也坐着木盆混在中间，敌人是很难发现的。人员来往白石洲这条路比较安全，但是物资多了就不方便了。总之这几个渡口都不大理想。大约在1942年2月间，我们从铁路以东梧桐山麓的连麻坑、丹竹头一带开辟另一条运输线，服装、武器从这里通过就比较安全了。

在这条封锁线上，我们宝安游击队就用这几个渡口，从港九弄回大批物资供给部队，支持我们的抗日游击战争。

在这条线上的主要交通员是谢愚照、麦容、赵林、邱来，几个年龄不到20岁的小战士。他们出生入死地战斗着，完成了党交给他们的任务。

有一次麦容同志和一批商人过新界时，被敌人发现，他便和一个挑着鸭子的商人说：“鸭子给我挑。鬼子问你时，你就说临时雇请我挑担的。”敌人在审查时发现他的服装、年龄都不象是给人挑担的，就把他抓去，严刑拷打，灌辣椒水。那个鸭商跟着去极力担保，又去找沙头维持会用钱买通维持会长作担保，才把他保了出来。麦容休息了几天后又去执行任务了。在日军准备进攻香港前不久，麦容同志在敌人碉堡附近通过时，又被敌人发现，开枪向他射击，一颗子弹从面颊穿过，把下腭的大牙都打掉了。此外，赵林的腿部也负过伤。这条封锁线，是靠我们年青交通员的勇敢和智慧开辟出来的。

日军进攻香港，我们的游击战士就是跟着敌人的后面，从这熟悉的边界线的几条通道过去的。我们在新界收集英军丢弃的大批武器弹药，也是从这几处渡口运回来的。当敌人在香港还没有站稳脚跟的时候，我们就在港九地区建立了港九游击大队了。

香港沦陷，留在港九地区内的大批文化名人、知名民主人士、爱国人士、国际友人，生命十分危险。党中央要我们不惜任何代价营救回来。我们节衣缩食，出动大批力量，完成了中央交给我们的任务。对这上千人（包括国际友人、国民党的官员和家属）的营救，除一部份因年老体弱不能走路由水路乘船脱逃外，绝大部份也是通过这条封锁线脱险的。可庆幸的是，他们都是安全离开的，没有一个人遭受损失。我们的营救人员也都安全返回。

日军占领港九地区以后，英军已经公开宣布投降。整个香港成为敌占区，我们已不必顾虑国际关系，便在港九广泛开展了抗日游击战争。敌人虽然仍旧占领这条边界线，但由于整个太平洋战争的展开，敌人兵力不足，这条所谓边界线实际已不起什么作用，无论陆上或海上我们已经通行无阻，不起封锁的作用了。

东江纵队交通工作的特点

黎崇勋

东江纵队成立于1943年，它的交通工作早在广东人民游击总队时已有较好的基础。特别值得一提的是1941年底日军发动太平洋战争，香港沦陷后，它在抢救、护送文化人的工作中发挥了重要作用。当时被困在香港的大批文化界人士和爱国民主人士，处境万分危急，日军封锁香港与九龙之间的交通，实行宵禁，并限令旅居香港的文化人到日军“地方行政部”报到，同时，分区分段搜查。就在这紧急关头，“总队”接到中央指示，要我们部队想尽一切办法，把他们抢救出来，转移到后方安全地区。香港是1941年12月25日宣告投降的，而我们的武工队差不多与日军同时进入香港、九龙。在敌人占领新区里，执行抢救和护送工作，是相当困难和危险的，稍为大意就可能被发现而遭逮捕。在香港地方党的配合下，我们的武工队在1942年1月5日夜间就开始将第一批文化人（数十人）从香港偷渡过海，送到九龙游击队的交通站，经过周密的安排，于同年1月11日我们的交通员从九龙交通站出发，沿着部队的秘密交通线穿过敌人的封锁，安全地护送他们抵达宝安白石龙根据地。这是九龙交通站至宝安根据地的一条主要交通线。另外还有一条交通线是从九龙西贡乘船到宝安大小梅沙，再转惠阳坪山根据地，然后分别转送到大后方。经过约半年的紧张斗争，被抢救的文化界人士和民主爱国人士有八百多人，而这项抢救工作的困难和危险程

度，不是身历其境的人是很难想象的。从茅盾的评价中可见一斑，茅盾认为我们组织这次抢救工作，是“难以想象的仔细周密”，是抗战以来（简直可以说是有史以来）最伟大的“抢救”工作。单从交通联系的护送工作来说，如果没有这些政治素质好、勇敢机智的交通员，是难以完成这项艰巨任务的。因此在“总队”期间的交通工作，已有一定基础。

东江纵队成立后，它的交通工作有了更大的发展和提高，并具有如下特点：

一、多功能的切不断的交通网

东纵成立后，随着部队活动地区的不断扩大，我们的交通线也不断向前延伸，以纵队司令部所在地罗浮山为中心通向各支队的活动地区，构成四通八达的交通网。虽然有的支队已配有电台，但部队的通信联络主要还是靠我们的交通站，它担负着纵队司令部、支队、大队之间的联系；人员来往的护送和接待；宣传品、书报和同志们书信传递；以及部队军需物资的转送……等繁重任务。此外，还有不少交通站承担着搜集和转送敌伪和顽军活动的情报工作，特别是那些在边缘区和敌占区的交通站，常常是监视敌人的眼睛，有的交通站就是隐蔽在敌人的占领区，并与我们的情报站在同一地点。如当时广州、石龙的交通站就是这样，由于他们所处的环境不同，因而交通员的活动形式和方法也有所不同，他们随时都有被敌人发现而遭受逮捕的危险，而执行这些艰巨任务的往往是一些十四五岁的“小鬼”和女同志，现在看来有点不可想象。而神奇巧妙地通过敌人的封锁和检查，完成传送任务的，正是这些“小鬼”和女同志。

二、进行业务训练

纵队成立后，部队有了迅速发展，因而对交通工作提出更高要求。为了适应复杂的斗争形势，司令部着重抓好交通员的训练工作和交通站的整顿、提高，司令部在宝安土洋期间，我们曾办过二期交通员训练班，同时制订若干制度，以便有章可循，在训练内容上着重三个方面，在方法上着重从实际出发，总结经验，讨论为主，执行自我教育，每期训练时间约20天，都收到良好的效果。

第一，政治形势教育。我们的交通员，大都只有十四五岁，虽然已经参军，但远离部队，虽有抗日热情，但对斗争形势，对交通工作的重要意义缺乏认识，因此入学第一课就要讲清敌我斗争形势，坚定其必胜信心。用他们自己的经历和体验，说明交通工作的重要意义和作用，用交通员自己的话说：一个重要情报及时送到指挥员那里，部队就能作出准确的判断，作出正确的部署，对保证作战胜利起到重要作用。而交通员要保证这些情报和上级指示，能及时送到部队，是要作极大的努力，有时要冒生命危险的，因此交通员是在另一条战线上与敌人作斗争。经过自己教育自己，使他们认清了前途，坚定了信心。

第二，业务教育。除了讲清楚一些基本常识外，着重学习化装、文件的隐蔽和保护，以及遇到各种不同情况的处理方法。这部分内容是他们最感兴趣的，又是讨论最热烈的。这里要有先决条件，就是要求交通员对交通线沿途的地形、村庄以及居民的风俗习惯有深入的了解，遇到特殊情况时，就能以当地居民面目出现，对敌人的盘问也能对答如流。如白天在路上突然遇到敌人出动，就混到放牛娃里，或大哭大喊

说我的牛跑掉了；在夜间则说迷路或探亲，同时迅速将文件就地隐蔽好，以防敌人搜身。如遇到狼或野狗猛兽则又是另一种对付办法。总之，遇到不同情况有不同的处理方法，灵活运用，因此常常能混过敌人的搜查。在敌占区有时则化装成时髦的小姐，并设法找到敌人的重要证件，以保护自己的安全。交通员都有不少对付敌人的办法，经过互相启发，业务水平有了较大的提高，但最根本的一条，就是敌人“失道寡助”，而我们是“得道多助”，因此，往往在最危险的时候，群众就挺身而出，把交通员作为他们的“亲人”而加以护。

第三，交通工作的有关规定和制度的教育。纵队成立前的交通站，是由各大队建立和管理的。纵队成立后，交通线不断延长，交通站不断增加，活动地区也日益扩大。因此，在一些重要环节方面，需要有一些统一的管理和规定，以保证我们的交通工作迅速、安全而有秩序进行。如建立统一的收发制度，重要信件登记、签收。并规定传递速度和保密等级，有的随到随送，不得停留，有的可隔天送到，但不能遗失，还有的由有关交通员亲自送给指挥员。又如把有关单位和人员统统编成代号，如司令员、政委、司令部、政治部、后勤处……一切规定不同代号，特别是一些重要情报员都给以代号，以保安全。此外还规定交通员的保密守则，将整顿交通工作的要求，作为教育内容，经过大家讨论修改，形成共同遵守的规定。这对提高交通员的责任心和工作纪律，有显著效果，使工作的差错大大减少。

经过二期学习班的训练，使各个交通站都有了骨干，再把我们的训练内容经学习班讨论后，整理成文字，发给各交通站，以便有章可循。

三、不同层次的合理分工

纵队的交通工作，是由一个多层次组成的“上下左右”连通的交通网络，首先是在部队活动地区内（大队或支队）和区与区之间视实际情况和需要，建立骨干交通站，有的地区还需要建立两条联络线，以防某一交通线万一被切断时，即改由新的交通线，以此沟通区与区、单位与单位之间的交通联系。由此组成纵队整个活动区内的交通网络。这些交通站都是各区自己建立的，基本上也是由各区负责管理，而在业务指导上，重要的规章制度的制订实施，以及区与区之间的衔接，主要由纵队司令部负责，这是工作量最大，任务最繁重的一个层次。其次是部队与地方党之间和与兄弟纵队之间（如珠纵）的联系。这些交通员一般是纵队司令部或地方党直接派出的，在联络的方式上，有的用文字，有的以口头传达联络内容，因此这些交通员是经过特别挑选的，他们虽然经过我们的交通站，但信件一直是由交通员自己带着的，以此保证它的机密性。最后还有一条秘密交通线，就是在敌占区的交通站，如广州站只通到石龙站，广州的交通员马上返回广州，另由石龙站转到部队的秘密交通站，再由这个站转到部队，并将转送书信规定特殊代号限期送到纵队司令部。上述三个层次是组成部队与部队之间，部队与地方党之间的交通网络，对保证我们的通信联络，发挥重要作用。我们广大交通员即使在极端困难和危险的情况下都能出色地完成任任务，有时不幸被捕也宁死不屈，保护了部队的机密，他们的功绩将载入史册。

东江纵队的交通工作

李群芳

我于1940年秋参加抗日游击大队，开始在李盘同志领导的统战部门当交通员，活动于龙岗、坪山地区。约一年后，我调到惠阳大队任交通站长。从此，我一直担任交通工作，后来任惠阳大队交通总站长、司令部交通科长。现将我个人所知回忆东江纵队交通工作如下。

一、交通站的形成和发展

1941年12月，日军发动了太平洋战争，同时侵占香港和东南亚许多地区。但是，香港上百万人民不甘心做亡国奴，纷纷起来投入如火如荼的抗日救亡运动。当时，我惠东宝抗日游击队声望很高，香港的地下党员，进步的工人、学生纷纷要求回内地，参加惠东宝抗日游击队。香港沦陷后，八路军驻香港办事处的人员和在香港的大批文化人由我游击队负责抢救并送回内地。

为了完成安全接送人员的任务，东江人民抗日游击队第五大队在宝安县杨美村建立了第一个交通站，站长周应芬，交通员沈标、黄林、卢照等同志，开辟了由杨尾经梅林白石洲通过深圳河、元朗两道日军封锁线，进入元朗地区的交通线。经这条交通线第一个抢救出来并由我交通员带回来的是李东明同志（李原在新四军担任要职，因有任务经上海转到香港；后在东江纵队担任政治部副主任）。此后，一批又一