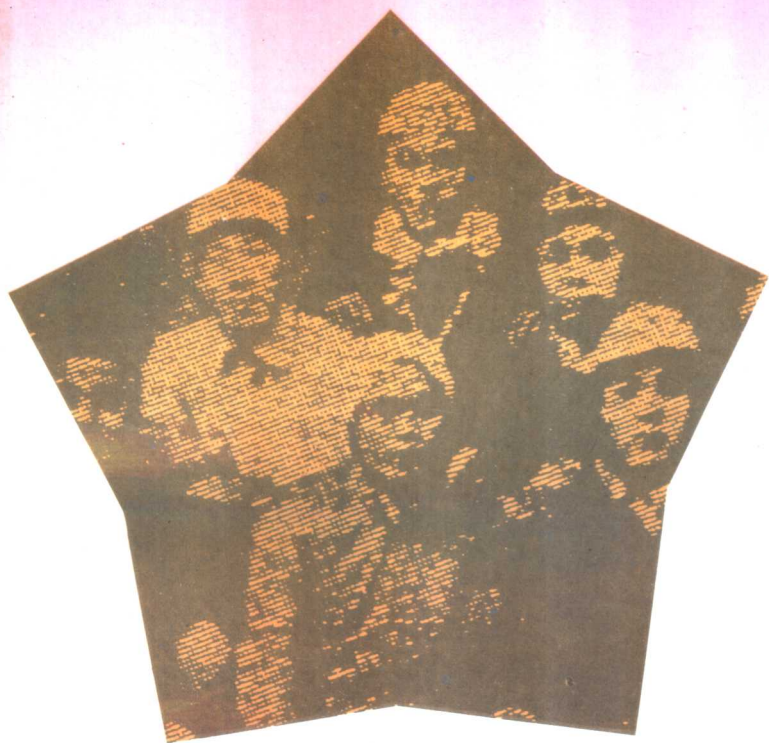




华北解放区 交通邮政史料汇编

冀鲁豫区卷

华北交通邮政史料整理组
人民邮电出版社

华北解放区交通邮政 史料汇编

主 编

成安玉

副主编

宋德仁

王苏塘

刘鸣九

人 民 邮 电 出 版 社

登记证号（京）143号

华北解放区交通邮政史料汇编

冀鲁豫区卷

成安玉等 编

责任编辑 苏欣

*

人民邮电出版社出版发行

北京朝阳门内南竹杆胡同111号

北京振华印刷厂印刷

新华书店总店科技发行所经销

*

开本：850×1168 1/32 1994年10月 第一版

印张：14.75 1994年10月 北京第1次印刷

字数：273千字 印数：1—5000册

ISBN7-115-05322-7/Z·533

定价：12.50元

总 序

《华北解放区交通邮政史料汇编》全套 14 卷丛书,是根据中共中央有关征集、编写党史、革命史、史志的指示精神,在邮电部领导和统一部署下,经过广泛征集史料,查阅有关档案、历史文献、文件及报刊资料等,进行核实审定;同时又得到老交通、老同志们们的热诚支持,经过广泛座谈和回忆,认真筛选、去芜存精、几易其稿,编纂成书。它实事求是地记述了华北抗日战争与解放战争时期交通邮政工作在中国共产党领导下,艰苦奋斗、排除万难、英勇战斗保证完成任务的史实。从交通邮政这个侧面,概见历史全貌,起到存史、育人的作用。同时为撰写党史、革命史、史志提供华北交通邮政的史料。这是原华北交通邮政工作的老同志们多年来共同的愿望,也是华北交通邮政艰苦创业者义不容辞的历史责任。

中共中央历来十分重视交通邮政工作。在建党之初,就有不少领导同志和优秀党员,在白色恐怖中,精心筹划,创建了党内交通。早在 1925 年,中共中央《关于建立健全党内

交通问题通告》指出：“这种工作在组织上的重要等于人身上的血脉，血脉之流滞影响于人的生死。”1943年中共中央北方局颁布的交通工作条例中明确指出：“交通科工作是和组织工作不可分离的一部分”，“其本身是秘密工作部门之一。”“交通工作任何党的工作部门都与之有联系，否则各部门即不能使工作决议、指示顺利下达，报告材料迅速反映……在目前又与敌伪情报等社会工作有密切的联系，因此，交通工作又是带有社会工作性质的工作”。这就进一步肯定了交通邮政的性质、地位和作用。1948年，毛泽东主席为邮电报题名“人民邮电”。1940年，周恩来为国共通邮题词“传邮万里，国脉所系”。这是中央领导对交通邮政的希望与指示，为此，各级党组织始终注意加强交通邮政工作，选拔忠实可靠、坚定沉着、机动灵活、有社会经验的干部、党员到交通邮政部门工作。回顾华北交通邮政战线上的同志们，没有辜负党和人民的重托，他们不怕艰难困苦、不怕流血牺牲，百折不挠地完成了任务。

华北解放区的交通邮政，是随着革命根据地的发展而逐步建立的。1937年“七·七”芦沟桥事变，日本帝国主义者挑起了侵华战争，中国人民奋起抗战。中国共产党及其领导的军队，深入敌后华北广大地区，对日本侵略者展开了你死我活的斗争。从而开辟建立了敌后抗日根据地——晋察冀边区、晋冀鲁豫边区和晋绥边区。（包括原河北、山西、察哈尔、热河、绥远五省及山东、河南的一部分，还有江苏、安徽、辽宁少部分县）成为插入日本侵略者心脏的一把尖刀。八年抗战，各边区人民不怕流血牺牲，毁家纾难，英勇杀敌，

取得了抗日战争的胜利。1946年国民党反动派公然撕毁停战协定,发动内战,大举向解放区进攻,华北解放区人民与全国人民一道在中国共产党领导下,进行自卫反击,开始了空前规模的解放战争。经过三年的浴血奋战,终于打败了号称800万的蒋军,推翻了国民党反动统治,人民得解放。1949年10月1日中华人民共和国宣告成立,中国人民从此站起来了。

华北人民的抗日斗争和解放斗争是中国革命的组成部分,华北地区的交通邮政工作与革命根据地其他工作一样,从全局出发,紧密配合,有着长期不畏强敌、艰苦斗争的历程。

抗日战争和解放战争期间(1937—1948年),晋察冀、晋冀鲁豫、晋绥三个边区,是中共中央领导下的三个独立区。晋察冀边区于1938年1月正式成立晋察冀边区行政委员会,晋冀鲁豫边区于1940年8月成立冀太联合办事处,即政权组织,1941年9月成立晋冀鲁豫边区政府。晋绥地区,抗战初期为八路军一二〇师驻防地,由党领导的晋察绥战地总动员委员会(战时政权组织)负责抗日战争的动员、组织和领导工作。当时这个地区情况特殊,阎锡山拥兵割据,重兵在握,为所欲为。1939年冬,阎锡山公开反共,发动“十二月事变”,经过军事较量,阎锡山向抗日根据地的军事进攻被彻底粉碎。1940年抗日根据地正式建立晋绥边区,成立晋绥行政公署。1947年冬,华北重镇石家庄解放,华北地区基本上连成一片。1948年中共中央决定成立统一的华北区,建立了中共中央华北局、华北人民政府、华北军区,三

个边区建制先后撤消。华北邮政总局也于1948年8月在石家庄成立。

华北交通邮政的组织机构,在抗战初期一般是在各级党委或抗日民主政府设立交通机构,分别执行任务,没有建立统一的交通邮政领导机构,也没有隶属关系,组织分散,业务上没有统一管理。它的主要任务是及时、准确、迅速传送党的指示、文件、报刊等,必要时进行口头传达。还要接待来往执行任务和进行联络的同志,安排他们的食宿,并护送他们秘密通过敌人的封锁线。中央领导如刘少奇、邓小平、陈毅、徐向前、朱瑞、陈光、肖华等都曾由交通员引路护送安全到达目的地。交通员还担负着传送情报、运送军用物资的任务。他们在工作需要时义无反顾投入战斗,取得了不少战果。至于冒严寒、顶酷暑,枵腹坚持完成任务的事迹,则在各地屡见不鲜。以后,抗日根据地逐步巩固与扩大,从边区到各县相应建立了交通邮政机构,建立业务制度,加强交通网络的建设,逐步实现统一管理。1944年10月,晋察冀边区在河北阜平建立了边区交通总局,下辖冀晋、冀察、冀中、冀热辽4个行署区,1945年底改建为边区邮政管理局;1941年晋冀鲁豫边区在河南涉县成立了边区交通总局,下辖太行、太岳、冀南、冀鲁豫4个行署区,同年晋绥边区也成立了交通总局,下辖吕梁、绥蒙等区。1946年春,晋冀鲁豫和晋绥分别改建为边区邮务管理总局和邮政管理局。各区逐步实现垂直领导,业务上统一管理,经济上独立核算,建立、健全了邮政通信网络。

日本投降后,为了适应和平建设的需要,各边区及时将

战时交通组织转变并健全为邮政组织系统,实行企业化经营,全面发行邮票,实行有偿使用邮政,在为党政军机关服务为主的同时,也面向社会为群众通信服务。由党政交通发展为人民邮政,这是一个重大的转变。但是,由于蒋介石发动全面内战,解放区的邮政实际上又成为战时邮政。在解放战争初期,国民党部队骄横跋扈,自恃有美式现代化武器,猖狂向解放区进攻,解放区军民同心协力进行自卫反击,不少地区反复进行“拉锯”争夺,形势严峻,战斗残酷,通信联络工作十分艰苦。人民解放军由内线作战转为外线作战,军队大踏步前进,解放区迅速扩大。为适应大规模运动战的要求,有力地支援战争,各边区组织了军事邮政及支前邮局,担负着前后方的通信联系,军队打到哪里,军邮、支前邮政就通到哪里,地方邮政与军邮密切配合,保证了战时通信任务的完成。

1948—1949年北平、天津、保定、太原等大城市相继解放,人民邮政进行了全面的接管工作。在接管过程中,严格执行城市政策,改造中华邮政,团结广大的中华邮政人员,迅速恢复通信,并准备全国通邮,为建立全国人民邮政创造了条件。

在党的领导和群众的支持下,华北交通邮政战线的同志们,在战争年代发扬了党的地下交通和苏区邮政的光荣传统,出色地完成了党的通信和支援战争的任务。在对敌斗争中创造了许多惊心动魄、可歌可泣的英雄业绩。如武装交通队,昼伏夜出,大智大勇,神出鬼没地越过敌人封锁线;有紧急任务必须白天过路时,他们乔装打扮,机智勇敢地通过

敌人关卡；军邮跟随部队连续行军作战，始终保持了前后方的通信联系；各地邮政为配合地方开辟新区，通信先行成为党的耳目；以及遇到各种自然灾害（特别是水灾），都保持了通信联系不断。通向敌占的北平、天津、保定等城市党的秘密交通，机智勇敢，以合法身份或利用内线关系，蒙混敌人的盘查和特务跟踪，一次又一次地胜利完成党的通信联系和护送干部的任务，在配合城市工作上发挥了重要的作用。交通邮政人员为党的事业，人民解放事业做出了重大贡献，也付出了重大牺牲。据不完全的调查统计，在执行通信任务中全华北有 858 名通信战士献出了宝贵的生命，不少的同志是在与敌人战斗中牺牲的，如北岳区阜平县楼房交通站被日军包围，突围战斗中 7 人牺牲。冀中区津南邮局在大庄子被敌包围，坚持战斗 13 天，最后 10 人牺牲。太岳区平遥交通局梁奔前在敌人“扫荡”时因销毁文件耽误，未能脱身而被捕，敌人用尽各种酷刑和利诱，她守口如瓶不泄露一点机密。最后高呼抗日和革命口号英勇就义。冀中区交通站甄小混不幸被捕，敌人残酷刑审，他铁骨铮铮，岿然屹立，面对凶恶的敌人豪迈地说：“要命有一条，其他不知道！”冀鲁豫区平汉路上磁县秘密交通站万天瑞以开店作掩护担任过路的交通联络，不幸被捕，坚决不暴露机密，视死如归，高呼口号壮烈牺牲。交通邮政战线上牺牲的烈士们，不愧是中国共产党的好党员，人民的好儿女，他们是中华民族的骄傲！

今天，我们回忆过去的这段历史，有责任也有必要把八年抗战和三年解放战争中交通邮政方面的斗争历史加以整

理,编纂成书,以献给参加过这一伟大斗争的同志及人民群众,并慰藉千百万革命烈士的英灵!

历史证明了党的交通与战时邮政,是党的工作组成部分,哪里有党的工作,哪里就有党的交通。历史的经验值得汲取,邓小平同志说,要用历史教育青年,教育人民。也就是要向青年和人民进行关于中国近代史、中国革命史和中共党史的教育。因此,我们编写《华北解放区交通邮政史料汇编》是为了总结过去,面向现在,面向未来,以历史服务于现实。

《华北解放区交通邮政史料汇编》,是按照抗日战争与解放战争两个时期和当时的行政区划建制,即以边区、行署区为单位进行编写,共计十四卷。即:晋察冀边区、北岳区、冀中区、冀东区、冀热察区、晋冀鲁豫边区、太行区、太岳区、冀南区、冀鲁豫区、晋绥边区、华北区、华北军邮、华北邮票史。

《华北解放区交通邮政史料汇编》的编写是遵循实事求是的科学态度,坚持写史要真实的原则。不溢美,不掩过,如实反映历史的真实情况,对历史资料力求“存真求实”。在编写过程中,同志们确有“下笔千斤”之感,从始至终,兢兢业业,尽了自己最大的努力,不少同志不辞劳苦带病坚持工作。由于当时处于战争环境,而今又年代久远,虽经到处查阅历史档案(约二千多万字)资料难免有阙如;虽经数百位老交通、老同志的回忆核对难免有不准,但对重大问题、重大情节力求核实清楚,凡因条件所限,目前仍难以弄清的,即加以说明。

现在已进入信息时代,信息不灵就意味着失败。今日之邮电通信更牵系着国之命脉,民之生计。我们希望这套丛书能为当前投身于社会主义现代化建设的同志们,特别是为邮电战线上的同志们提供借鉴,能为研究交通邮政史的同志们提供史料,能给人们以继续前进的力量。今天,我们进行有中国特色的社会主义建设,进行现代化邮电建设,所面临的新问题,很难在既往的历史经验中找到现成的答案。我们要以史为鉴,从中获得规律性的认识,在坚持四项基本原则,坚持改革开放的斗争实践中,推动人民邮电事业的发展!”

成安玉

凡 例

一、《华北解放区交通邮政史料汇编》采用编年顺时，结合纪事本末的编写体例。上限始于1937年7月7日，下限止于1949年10月1日。本书所述交通是指通信联络、信息传递之交通，而不是泛指交通运输等。

二、《华北解放区交通邮政史料汇编》是一部丛书，共14卷，按抗日战争及解放战争时期的行政区划编纂成晋察冀、北岳、冀中、冀东、冀热察、晋冀鲁豫、太行、太岳、冀南、冀鲁豫、晋绥、华北等12卷；另有《华北军邮卷》及《华北邮票史》共14卷。

三、本丛书除《华北邮票史》外，各卷编纂的内容有：概述、大事记、组织沿革、文献与文件选编、专题史料、英烈事迹及回忆录等。卷首有领导同志的题词、总序、前言（或特约文章）、行政区划图。

四、边区卷及所属区卷内容遇有交叉之处，以

本区卷为主；属边区活动为主的史实，则以边区卷为主；其所属区内容交叉处则简略提及；如以所属区的活动为主的，边区卷则简略提及。

五、行政区划图按当时区划范围，并参照地图出版社出版的中国地图绘制。因战争形势区划时有变动的则选一代表时期的区域绘制，并记明时间、县制及名称，以当时为准。

六、书中使用的度量衡、统计数字，从当时当地习惯。

七、书中使用的术语、名称、名词以当时政府及有关管理机关审定的为准，未有统一审定的从习惯。

八、年号一律用公历。

九、书中注附于文后。

十、选登、摘录档案文献、文件时，遇有字迹不清，难以辨认的采用□符号。如有3个字不清则用“□□□”表示。明显的错别字，确有把握的编辑改正后，不再加注；如无甚把握则在原错别字后面用加括号注明。例如：“直达濮县”改为“直达濮(阳)县”。

十一、名录中的女性、少数民族加括号注明外，男性及汉族不再加注。

前 言

《华北解放区交通邮政史料汇编·冀鲁豫区卷》的出版,是在邮电部华北交通邮政史料整理组的领导和统一部署下,及有关部门的大力支持、协助下编纂成的。本卷记述了冀鲁豫区在中国共产党的领导下,排除战争年代的艰难困苦,开展交通邮政工作的史实。虽本卷历史上限起自1937年7月,下限是1949年10月1日,我们还力所能及地追溯了抗日战争前这一地区的党内交通,因为它是该区交通邮政的嚆矢。

早在1983年原冀鲁豫交通部门的老领导刘鸣九、王兴等和在京的老交通,积极响应中共中央关于立准立好革命史的指示精神,座谈编写了《冀鲁豫交通邮政史大事记(稿)》。1985年夏在京召开冀鲁豫交通邮政史工作会议,决定成立冀鲁豫区交通

邮政史资料征集小组，由刘鸣九、王苏塘、贺志刚、王兴、宋仲元、周济、李尚梅、陈墨然、王开元、马赛、孙一明等同志组成。刘鸣九、贺志刚、王兴先后任组长。北京、山东、河南、贵州设立了分组。在贵州省邮电管理局设办公室，贺志刚兼办公室主任，开展征集、编辑等具体工作。1988年4月，在贵阳召开了《大事记》定稿会议，华北组成安玉等同志莅临指导，集思广益订正了文稿，于1989年1月在贵州省委党史办冀鲁豫组的关心和协助下，出版了《冀鲁豫党史资料选编·交通邮政专辑（一）》。同年5月，在济南开专题会议，成安玉同志作了重要讲话，提出编纂《华北解放区交通邮政史料汇编》的方案。同志们群策群力，五易其稿，送华北组编委会审核、补充，于1992年11月编纂成书，第一编冀鲁豫区交通邮政史略，已将原稿概述、大事记、组织序列、英烈事迹等均编入史略；第二编文献文件选编；第三编专题史料；第四编回忆录。

我们得到上级领导及有关省、市邮电局、党史、民政、档案等部门的大力支持，积极配合和协助，从度架盈壁、浩如烟海的档案、报刊中，筛选有关资料，同时又得到老交通的关心和支持。不少老同志年事已高，仍尽心竭力进行回忆；有的卧病在床，嘱

人笔录成稿；组长刘鸣九、贺志刚带病坚持编纂与审核工作，呕心沥血，积劳成疾，医治无效先后逝世。老同志们殚精竭虑，热情支持出书，感人至深。参加征集编纂工作的除扉页所列外，还有邵玉卿、段启智、乔方志、孙基元、吴清华、罗会霖、孔德义、王允恭、陈立中、教学忠、胡成杰、马展华、任瑞、赵名元、李仲民、李元霖。对同志们的教督和支持，实深隆感，谨此致谢。由于时隔较久，战争年代留下交通邮政史料匮乏，不免有遗珠之憾。加之我们能力和水平有限，虽竭尽绵薄之力，遗漏和阙如之处在所难免，恳切盼望读者批评、指正。

编者

代 序

徐运北 申云浦

交通邮政是根据地的大动脉，特别是冀鲁豫地下交通线的建立，发挥了重大的作用。过去要一个团的兵力护送干部，自从地下交通线建立后，不用一兵一卒即先后输送干部6000余人，其中包括刘少奇等中央领导同志也都是通过这条交通线送上山的。这种交通邮政专题史料的征集成册，困难较大，易被人忽视和散失，因此益显可贵。

交通邮政工作的重要性众人皆知，在战争年代尤为重要。周恩来同志有句名言：“传邮万里，国脉所系”。刘伯承同志曾指出：“通信问题，有关胜败。今天大兵团作战，协同动作，就靠通信联络，没有它就没有指挥。”党的“八七”会议作出决定：“在党内建立全国性的交通网。无论是‘白区’还是‘苏区’，哪里有党的组织，党内交通就到哪里去。”在这里我将旧话重提，为的是“察古知今”，“古为今用”，要以艰苦奋斗的革命传统教育后代。交通邮政绝非单纯的跑跑腿、送送信的工作。特别是目前进入了科学技术高度发达的时代，