



华北解放区 交通邮政史料汇编

冀中区卷

华北局宣传部及冀中局编

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

冀中区卷

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:870×1168 1/32 1995年1月 第一版

印张:14 1995年1月 北京第一次印刷

字数:2.1千字 印数:1—4 000册

ISBN7-115-05391-X/Z·539

定价:18.00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、老同志们的热诚支持,经过广泛座谈和回忆,认真筛选、去芜取精、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”卢沟桥事变，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，华北地区基本上联成一片。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,军队打到那里,军邮、支前邮政就通到那里,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,人民解放事业作出了重大贡献,也付出了重大牺牲。据不完全统计,在执行速信任务中全华北有858名^①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

^①注①各卷定稿后统计实为1142人。

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，高呼口号而壮烈牺牲。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、大行区、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。

概 述

冀中解放区始建于1937年“七七”卢沟桥事变后抗日战争之初，称冀中平原抗日根据地，为晋察冀边区抗日根据地的组成部分。她经历了8年抗战和3年解放战争，至1949年建立中华人民共和国，河北省成立后，冀中区即撤销。

一

1937年7月7日，日本帝国主义挑起“卢沟桥事变”发动侵华战争，中国人民奋起抵抗，开始了伟大的抗日战争。冀中临近前线，在日军疯狂进攻下，国民党军队纷纷南撤。中共中央号召全国人民团结抗战，并命令八路军开赴华北敌后，开展抗日游击战争。1937年10月聂荣臻率115师一部进驻五台山区，开始创建了晋察冀边区抗日根据地。冀中党领导冀中人民开展抗日活动，建立抗日组织，组建人民武装。中共中央派孟庆山到冀中组织抗日游击军，吕正操奉中共中央北方局指示率人民自卫军回师北上冀中，对日军展开了广泛地武装斗争。1938年先后成立了中共冀中区党委、冀中政治主任公署、冀中军区，各地委、专署、军分区也相继成立。至此，在中国共

产党领导下的冀中平原抗日根据地建立起来了。

冀中区在抗日战争与解放战争中具有十分重要的战略地位，也是华北地区环境最残酷、情况最复杂、斗争最尖锐的地区之一。它位于河北省中部、北临平津保大城市，东是津浦铁路，西至平汉铁路，南跨石德铁路。全区辖5个专区，54个县（市），面积约四万平方公里，人口近千万。是一块辽阔的平原，土地肥沃，物产丰富，人口稠密，文化教育比较发达，人民勤劳勇敢，有着优良的革命斗争传统。在党的领导下，冀中人民为抗日战争和解放战争的胜利作出了重大贡献。

二

冀中地区早在20年代就建有中共党组织，并发动领导过多次革命斗争。有了党组织就有了党的交通，30年代保定省委就建立了与各县的交通联系。在白色恐怖下，地下交通创造了许多秘密联系的方法和斗争经验，为抗战时期的交通建设打下了坚实基础。冀中抗日根据地建立后，党的交通随着武装斗争的发展和各级党政组织的建立，也逐步建立发展，壮大起来。

抗战初期，冀中党组织的主要任务是在各地发动群众、组织群众、武装群众，建立各种抗日组织，开辟全面工作。各抗日组织的交通通信工作，各成系统，带有临时性质，公文随来随送。区村通信多是沿村传递，紧急通信划十字、插鸡毛等。1938年冀中党、政、军领导机关建立后，交通通信工作开始走上正规，分属于党、政、军各级机关管理，全区没有统一的交通组织和名称，有的设交通科，有的设交通班，有的只设交通员，统称为“战时交通”。其主要任务是担负本机关本部门文件、信函和

报纸的传递,基本上是机关通信性质。这个时期冀中环境较好,除铁路沿线城镇被敌人占领外,广大地区和县城为我所控制,因此,通信活动是公开的,交通工具多为自行车和马匹,联系比较畅通。1939年敌人开始对冀中进行大规模“扫荡”,环境日益残酷,为加强交通工作,冀中区党委成立了交通科,并逐步建立了秘密交通站。各地委也相继建立交通科(队)。1941年敌人“强化治安”,对冀中加紧了“蚕食”和“扫荡”,特别是1942年“五一一大扫荡”,日寇对冀中实行了惨无人道的烧、杀、抢的“三光”政策,到处建立据点,成立伪组织,修路挖沟,分割封锁。在近四万平方公里的土地上建立据点、碉堡1700多个,修公路7500多公里,挖封锁沟4000多公里,把冀中分割成2670多块,围剿我武装,捕杀我干部,一时乌云遮天。但冀中党和人民坚贞不屈及时转变斗争策略,采取化整为零,分散隐蔽,非法与合法相结合的斗争方式,坚持对敌斗争。严峻的形势更需要保证上下级的联系,为此,冀中区党委加强了对交通工作的领导,抽调干部充实交通部门,建立健全秘密交通网。1942年下半年在严酷的反“扫荡”反“清剿”中,加强了由冀中区党委到各地委和晋察冀边区的交通干线。此外,冀中公安局、军区卫生部各自建立了通往晋察冀边区及六、七、八、九分区的交通线,沿线建立了秘密交通站和堡垒户,从而冲破了敌人的“扫荡”、“封锁”,战胜了各种艰难险阻,完成了党的交通联系和护送干部的任务,为坚持冀中的对敌斗争做出了重大贡献。

1942年底冀中党、政、军领导机关转移到平汉铁路西北岳山区的唐县洪城一带,冀中区党委为加强对各地委的领导,在交通科的基础上成立了交通处,统一领导管理通冀中各分

区的交通线。交通处成立后,对原交通线作了调整和充实,健全了通往冀中的各条交通线,加强了铁路交通站。同时,各地委也加强了交通工作,先后成立交通部,并由地委负责人担任交通部长。各县委也成立了交通部。各级党委都调派了一批政治坚强、有斗争经验的干部充实到交通部门,同时给交通人员配备了武器,从上到下建起一个坚强的武装的密的交通网。

1943年9月,中共中央北方分局根据形势的变化,撤销了冀中区建制,冀中各分区党、政、军分别归晋察冀边区党、政、军领导。因此冀中交通处也随之撤销,通往各分区的交通线都划归北方分局交通处领导。1944年,由于整个国内形势的发展,冀中区军民向日、伪军发起攻势,冀中区抗日根据地恢复到1942年“五一”大扫荡以前的局面。为适应新的形势,根据中共中央电示和北方分局决定,10月恢复冀中区党、政、军建制。这对冀中军民的抗日战争是一个很大的鼓励,推动了各项工作的开展。冀中区党委恢复后又设立了交通科,通冀中的各交通线划归冀中交通科领导。交通科于1944年12月根据形势的发展对交通线站作了调整和整顿,建立健全了交通联系制度,从而加快了对上对下及友邻区的交通联系。

1945年日本投降之前,除敌据守的平、津、保、石大城市及铁路线上的几个县城以外,冀中所有的县城全部解放。根据地迅速扩大,广大平原根据地连成一片,人民抗日情绪空前高涨。冀中交通部门,积极支援前线,交通员、干部日以继夜的把报纸、文件和战士家信迅速送到前线,部队到那里交通就跟到那里。《冀中导报》当天就可送达前方,对新解放的地区,及时建立了交通组织与联系,有力地支持了地方党政工作的开展。

8月15日日本宣布投降,全国军民欢庆抗日胜利。根据形势的发展和边委会的决定,冀中区党委于1945年12月发出指示,在原党的交通组织基础上改建为冀中邮政,划归政府领导。对外收寄群众信件实行企业化经营,对内仍作为党的交通,传递党政文件(机要),党政机关不再设交通组织,从而使党的交通工作走向新的阶段。

三

1946年1月于任丘成立了冀中区邮政局,各专区也相继成立了邮政办事处,各县成立了邮政局,很快自上而下建立了邮政组织系统,实施了邮政制度,开始了冀中邮政的新纪元。

各级邮政机构建立后,为了健全邮政制度,逐步开办了各种业务,实行了企业化经营方针。根据形势需要先后开办了4期业务、会计训练班,培养了135名业务人员和管理干部。

由于国民党反动派破坏了“双十协定”,撕毁一切协议,公然向解放区大举进攻,把空前规模的内战强加在中国人民头上,伟大的解放战争开始了。因此,刚刚建立的为和平建设服务的邮政,又转为战时体制的邮政了。

为支援战争,冀中邮政响应党和政府“节衣缩食、紧缩开支,减轻人民负担,支援战争”的号召,1946年5月即着手整顿组织,合理组织网路,裁并农村邮政支局精简脱产人员,建立不脱产的乡村投递站和代办所,因而节省了开支,并提高了工作效率。

解放战争进入1947年,我军转入战略进攻,展开大兵团作战。为支援前线,冀中党和政府组织数十万民工担架队、运输队,并组成支前后勤司令部。冀中分局为解决支前民工信件