

第一章 绪 论

第二次国内革命战争时期，江西是中国共产党领导和组织的全国苏维埃运动的中心区域，建立了面积占全省 3/4、人口占全省一半以上的革命根据地。国民党政府对这片出现在半封建半殖民地中国大地上的红色区域，进行了极其残酷的军事“围剿”和经济封锁。根据地军民在中国共产党和苏维埃政府的领导下，开展了英勇顽强的反“围剿”、反封锁斗争，进行了可能的和必要的经济建设。在土地革命中觉悟起来和组织起来的人民群众，依靠共产党的正确政策和非凡的组织才能，以原始落后的运输手段与国民党军队的机械化运输相抗衡，直接配合了苏区的反“围剿”、反封锁斗争和经济文化建设，创造了中国近代交通史上的一个伟大历史奇迹，为人民交通事业的发展拉开了威武雄壮的历史序幕。

第一节 革命根据地的创建和苏区的交通运输

江西苏区交通运输是中国共产党领导的人民交通运输的初始阶段，产生于四围白色恐怖的“工农武装割据”地区，是与国民党统治区交通运输性质迥异的新民主主义的人民交通运输事业。

一、建立革命根据地的历史条件

“一国之内，在四面白色政权的包围中，有一小块或若干小块红色政权的区域长期地存在，这是世界各国从来没有的事”^①。

这种事首先发生在江西，是有其历史原因的。

从地理上看，江西位于长江中、下游的南岸，东临浙江、福建，西连湖南、湖北，南邻广东，北接安徽；襟华东而近沿海，靠中南而通中原；位居要冲而地形闭塞。全省东、西、南三面环山，中部丘陵，北部鄱阳湖平原，整个地势从外而内、从南到北渐次倾斜，形成向北开口的巨大盆地。山地和丘陵占全省总面积的77%，交通历来不便。但这却是红军机动作战的有利地势。在这样的地方建立革命根据地，有利于革命力量的保存、活动和发展。其影响所及，不仅是毗邻6省，而且能波及长江沿线乃至中原和沿海地区。

从经济上看，江西气候温和，土地肥沃，资源丰富，物产富饶。农副产品以米、谷、豆、油和竹木为大宗，还有茶叶、陶瓷、土纸、夏布、鞭炮等手工业产品。土地革命前，由于帝国主义的掠夺，官僚资产阶级和豪绅地主阶级的压榨，江西的生产力极其低下，基本上处在自给自足的小农经济状态，工业极不发达，有些边远山区甚至还处在杵臼时代。大量的盐、布、西药、日用百货等悉赖外地输入。处于水深火热之中的江西工农大众，极易接受革命思想，而丰富的物产资源又为苏区的存在和发展提供了客观的经济条件。

从政治上看，江西人民是富有革命斗争传统的。早在1921年冬和1922年秋，毛泽东、刘少奇、李立三就在江西的安源建立了社会主义青年团和中国共产党的组织，领导和发动了著名的安源大罢工。在第一次大革命时期，江西战场是北伐战争中的一个主要战场，曾有过很广大的工会和农民协会组织，有过工农阶级对地主豪绅阶级和资产阶级的许多经济的、政治的斗争。共产党组织的建立和革命群众运动的发展，为江西持续深入地进行苏维埃运动奠定了坚实基础。

上述政治的、经济的、地理的条件，既是江西成为最早建立

革命根据地的条件，也是苏区交通运输能够形成和发展的深厚基础。

二、革命根据地的创建

1927年8月1日，以周恩来为书记的中共前敌委员会和贺龙、叶挺、朱德、刘伯承等领导北伐军3万余人，在南昌举行武装起义，打响了武装反抗国民党反动派的第一枪。这是中国共产党独立领导的革命战争和创造人民军队的开始。9月，毛泽东根据党的“八七”会议精神，领导和发动了湘赣边秋收起义。因为当时占领中心城市的国民党政府势力异常强大，毛泽东带领起义队伍向国民党统治薄弱的农村进军，揭开了工农武装割据的序幕。从1927年10月工农革命军到达井冈山创建第一个革命根据地起，到1934年10月中央主力红军被迫撤离江西开始长征为止，江西的大片红色政权区域整整存在了7年。在这7年中，党在江西及其毗邻地区先后建立了江西省、闽浙赣省、湘鄂赣省、湘赣省、粤赣省、赣南省等7个省苏维埃政权和100多个县苏维埃政权。江西83个县（市）中，苏区面积达100%的“全红县”有27个，达90~96%的“重点县”有6个，达50~89%的县有20个，达50%以下的县有25个。苏维埃运动首创于江西，遍及于全省，影响到全国。

三、苏区交通运输是工农武装割据的产物

创造革命根据地，实行工农武装割据，包含着土地革命、武装斗争、根据地建设三位一体的内容。只有深入开展土地革命，才能充分发动群众，坚持和扩大武装斗争，巩固和发展根据地的建设。而武装斗争的坚持和扩大，不仅保卫了土地革命成果，而且根据地也赖以存在和发展。至于根据地的建设，则是革命武装斗争的后方依托，是土地革命深入发展的基本阵地。只有加强根

据地的建设，才能积蓄和锻炼革命力量，打退反革命的进攻，促进革命高潮的到来。正如毛泽东所说：“……必须把落后的农村造成先进的巩固的根据地，造成军事上、政治上、经济上、文化上的伟大的革命阵地，借以反对利用城市进攻农村区域的凶恶敌人，借以在长期战斗中逐步地争取革命的全部胜利”^②。历史已经证明，这是一条夺取中国革命胜利的唯一正确的道路。

苏区交通运输是沟通前方和后方、苏区和白区、各个根据地和根据地内部各地之间军事、经济、政治以及文化交流的纽带，是建设革命根据地的必备条件。毛泽东在总结井冈山的斗争经验时曾经指出：“工农武装割据的存在和发展，还需要具备下列的条件：（1）有很好的群众；（2）有很好的党；（3）有相当力量的红军；（4）有便于作战的地势；（5）有足够给养的经济力”^③。这5个条件无一不与建立苏区交通运输事业密切相关。正因为有“很好的群众”、“很好的党”，才有以先进革命思想武装起来的、以人民群众为主体的苏区交通运输事业的建立；也正因为有苏区交通运输事业的建立，才使红军的机动作战获得便利的交通条件，才使有利地势的优势得到发挥，才使苏区军民获得足够给养的经济力。所以，工农武装割据产生了具有苏区特点的交通运输；苏区交通运输事业的建立又为坚持工农武装割据创造了重要条件。

第二节 苏区交通运输的发展历程

为了保证革命战争的进行，为了把根据地建设成为巩固的革命阵地，苏区的交通运输工作伴随着工农武装割据的产生和演进，走过了一条独特的发展道路。

苏区交通是从一块块互相分割的根据地中产生和发展起来的。在江西苏区存在和发展的7年中，根据斗争形势的发展变化

和军需民用对交通运输需求的增加，苏区交通大体上经过了3个不同的发展阶段。

一、苏区初创时的交通运输

从1927年秋到1930年秋，井冈山革命根据地和其他各个工农武装割据区域都处于初创时期。在党和苏维埃政府的领导下，暴动队、赤卫队、妇女队等群众组织已经组织起来。为适应军事斗争和根据地人民生产、生活的需要，在地下党组织和白区群众组织的积极配合下，赤白贸易线、秘密采运点开始建立，根据地内部竹木委员会、圩场贩运、公营和集体公卖等经济组织和活动开始出现。军民一致、官兵一致的军事运输和军运一体、商运一体的运输组织和运输方式应运而生。这时的一切交通设施和手段都是利用旧有的。然而在先进思想的指导和先进阶级的组织下，旧有的落后交通条件还是发挥了积极的作用。

(一) 井冈山革命根据地的赤白贸易运输

井冈山是中国第一个农村革命根据地，苏区的人民交通首先在这里产生。1927年10月毛泽东率领工农革命军从湘赣边界到达井冈山。随后，朱德与陈毅、彭德怀与滕代远各属部队先后到此会合。井冈山军民同心协力，打退了国民党军队的多次“围剿”，使井冈山革命斗争声势日益壮大起来，并成立了湘赣边工农兵苏维埃政府，开展了打土豪、筹款和平分土地的群众运动。

国民党政府对井冈山革命根据地除了军事上的“围剿”外，还在经济上实行重重封锁。为了打破国民党政府的“围剿”与封锁，工农革命军（后改为中国工农红军第四军）主动出击，先后攻克茶陵、遂川、宁冈、永新等县城，建立了各级红色政权，开展了土地革命。边界党和政府还加强了对农业生产和经济工作的领导，制定了正确的工商业政策和经济运输政策，明文规定只没

收豪绅地主的财产，保护工商业者的利益，实行贸易自由，欢迎中小商人来做生意。同时，边界党和政府通过城镇地下党的关系，建起了赤白贸易线和秘密采运点，沟通了赤白地区的贸易。1928年夏秋之交，井冈山的茨坪和大井分别兴办了公营经济和集体经济的公卖处，由公卖处组织人员到白区秘密采运各种货物，然后卖给群众。价钱公道，群众欢迎。此外，边界党和政府在根据地内部还大力发展集市贸易，在宁冈开辟大垅圩场，在遂川扩大草林圩场，发动群众，废关卡，反欺行霸市，取消苛捐杂税，保护中小商人。在这种形势下，白区商人和农民冒着生命危险，把食盐、布匹、药品等紧缺物资偷运到圩场来卖，有力地支援了根据地的斗争。1928年12月，湘赣边区工农兵政府成立了竹木委员会，负责向白区输出根据地盛产的竹木、油茶，活跃了赤白地区之间的物资交流。在湘赣边区工农兵政府中，还正式设立以王佐为主任的边界防务委员会，这是大小五井的军事、后勤领导机关，负责物资采运和哨口、险隘、交通要道的站岗放哨、出入盘查，实际上是行使军事交通机构的职能。

（二）军民一致、官兵一致、挑粮上山

井冈山根据地在国民党政府疯狂的军事进犯和经济封锁下，“红军的物质生活如此菲薄，战斗如此频繁，仍能维持不敝，除党的作用外，就是靠实行军队内的民主主义。官长不打士兵，官兵待遇平等，士兵有开会说话的自由，废除烦琐的礼节，经济公开”^④。为了储备充足的粮食，军长朱德同战士一起到宁冈挑粮上山。至今保存在井冈山纪念馆的写有“朱德记”3个刚劲有力的大字的扁担，生动地体现了老一辈无产阶级革命家的英雄本色。当年军民赞扬说：“朱德挑粮上坳，粮食绝对可靠。军民同心协力，粉碎敌人会剿。”粮食运输是井冈山革命斗争时期的一项重大运输活动，参加运粮队伍的有红军指战员、苏区的赤卫队员和广大

革命群众等。赤卫队从这时起已成为一支重要的军事运输力量。

（三）向赣南、闽西进军中的长伏

1929年1月，为了打破国民党湘赣两省军队对井冈山革命根据地发动的所谓“会剿”，毛泽东、朱德、陈毅等率领红四军主力离开井冈山，向赣南、闽西进军。当时，党组织秘密动员了一批党员，参加随军运输，名曰“长伏”。他们的待遇同红军一样，随军时间一般是一年。

红四军主力在赣南、闽西经过两年的艰苦转战，攻克了一批县城，发动了群众，建立红色政权，壮大了人民武装，进行了打土豪、分田地的斗争，为战胜国民党重兵“围剿”，为革命根据地的扩展创造了决定性的条件。“长伏”中的好多人人都参加了红军，有的当上了干部。

二、苏区扩展时的交通运输

从1930年11月到1931年11月，红军在各地党组织和群众支持下，粉碎了蒋介石发动的3次大规模反革命军事“围剿”，革命根据地迅速扩大，红军数量急剧增加，大批干部通过秘密交通线进入苏区，军需民用的物资运输大幅度上升。为适应客观形势发展对交通运输的需要，党和苏维埃政府及时调整了经济政策，强化了军运一体、商运一体的运输组织工作。这一时期，赤白贸易线大为扩展，兵站、转运站、各种合作社、粮食调剂局、对外贸易局、船舶检查处等新的机构陆续建立。苏区的人民交通事业进一步发展。

（一）经济运输政策的进一步明确和完善

早在井冈山斗争时期，党就确定了保护中、小商人和贸易自由政策。在执行政策的过程中，由于党内“左”倾思想的干扰和

外部奸商的破坏，苏区工农产品价格“剪刀差”一度曾日益突出。党和苏维埃政府的领导人为此进行了社会调查，及时召开了各种会议，统一认识，研究对策，使党的政策逐一具体化。1930年1月的陂头会议，统一了党的领导；3月的富田会议促进了赣西南党的建设和根据地的建设；6月的南阳会议讨论了根据地的政治、军事和经济等问题，通过了关于富农问题和流氓问题的决议案。党为发展经济制订了明确而具体的政策，包括保护纸厂、烟厂的生产，保护贸易的自由和奖励进出口等一系列经济法规。闽西第一次工农兵代表大会还制订了《运输工人条例》、《商人条例》、《取消牙人条例》和《合作社条例》等法案。苏区反封锁的经济运输，是在党的日益完善的经济运输政策指导下，纠正“左”的干扰，打击奸商操纵，扩大赤区与白区间的运输渠道，逐步发展起来的。

（二）运输方式多样化和新的经济组织

在党的经济运输政策的指导下，赤白贸易线从单向的采运白区货物，发展为赤白区间互通有无的双向交流。运输方式不单有陆上的肩挑背负，而且有水上的船装筏载；不单有公营商贸经济组织的参加，而且新的经济组织——各种合作社、粮食调剂局、对外贸易处、船舶检查处等都参加进来。设在前方至后方之间的各路兵站，成了“前送后转”的枢纽，它的任务是保证前方的粮食、弹药等各项军需的及时供应，负责转运前方下来的伤病员和胜利品，承担重要物资和信件的传递，招待过往人员的食宿。设在闽西的“工农通讯社”，是党的秘密交通组织，担负着中央苏区与广东、上海等地的干部护送和物资运输任务。

（三）群众运输的制度化和新的组织方式

随着根据地的扩展，县、区、乡、村各级苏维埃政权进一步

建立和健全，赤卫军、少先队、妇女队、儿童团等组织也普遍建立起来。特别是赤卫军已成为一支有编制、按系列组成的地方武装，执行着参战和运输相兼的任务。地方政权动员群众参加运输形成了制度，对于赤卫军可以按建制进行调动，对于一般群众则可以通过区、乡、村苏维埃政府下达派仗任务。

三、苏区全盛时的交通运输

1931年11月7日，中华苏维埃共和国临时中央政府在瑞金诞生。从中央到地方，各级苏维埃政府全面建立，交通运输的行政机构也自上而下形成了独立体系，为苏区人民交通事业的发展开创了新的局面。但也就在这个时候，国民党政府进一步加紧了对苏区的经济封锁，发动了更加残酷的第四次、第五次军事“围剿”。苏区军民在面临极大困难的情况下，遵循毛泽东关于创造模范的后方工作的指示，一方面大搞交通建设，另一方面开展多成份、多渠道、多种手段的反封锁运输，为支援反“围剿”的军事斗争，缓解苏区物资供应的困难，作出了贡献。

（一）各级交通机构的设置

在各级红色政权中，交通运输工作隶属各级内务部领导管理。1933年4月，中央国民经济人民委员部成立，有关运输工作，由内务部转到国民经济部管理，但交通行政工作仍由内务部领导。1933年10月，中央颁布了《苏维埃组织法（草案）》，规定中央设交通邮电部，省、县都设交通部。在交通部未设之前，其工作仍由内务部暂管。此外，在国民经济部之下设立运输管理局，开始对战时运输进行统制。在区、乡政府领导下，各级地方政府设7至9人的桥路委员会和运输委员会。桥路委员会负责管理全境的桥梁、道路、船渡、茶亭的修理与建设；运输委员会负责动员和组织运输队、担架队到前方抬伤病员、搬运战利品。

（二）水陆交通建设的展开

中央工农民主政府对交通运输是十分重视的。1931年12月，中央内务人民委员部刚成立，就发出了《关于修筑道路桥梁的第一号命令》，规定了八项原则，提出竞赛办法。翌年2月，又发出第二号命令，要求苏区各地加紧修建道路桥梁。1933年7月，中央内务人民委员部发出训令第四号，布置各地修理河道及沿河两岸的道路。1933年9月，全国苦力运输工会出面，开展修造船舶的大会战。1933年11月，中央工农民主政府亲自出面，发布了训令第十八号，具体部署修建一等干路14条、二等干路8条以及县、区、乡支路的计划。训令对有关干路、支路的宽度、路基、路面、线型，桥梁的工程标准，土地补偿办法，动员群众方式，各级领导的职责和完成工程的期限等，都作了明确的规定，安排周密，措施具体，比较切合实际。由于这一系列的命令的下达，苏区各地掀起了一个大规模的交通建设高潮。虽然有些计划因受战争影响，加之劳力不足，没有全面完成，但苏区的交通面貌还是有了改观，交通事业有了较大的发展，并创造了“民办公助”、“义务建勤”等多种修路、治河和造船的成功经验。

（三）交通运输在支援战争粉碎封锁中的重要作用

在1932年红军攻克漳州、1933年东征福建以及反对国民党政府对苏区第四次、第五次的军事“围剿”中，苏区人民组织了大量的担架队、向导队、侦察队、破坏队、洗衣队等群众组织，支援革命战争。中央军委进一步加强了兵站工作。各种组织均统一于赤卫军，每个赤卫军战士有“一支武器、一条扁担”，5个人共一副担架，在兵站的统一领导和组织下，开赴前线。

在这个时期，国民党政府对根据地的经济封锁更加严密、残酷。他们叫嚷“必须作到‘使敌无粒米勺水之救济，无蚍蜉蚊蚁

之通报’的程度”^⑤。如所谓食盐公卖办法，就是以保甲制度为其支柱，实行计口授盐，要隘设卡，企图使整个苏区断绝盐的来源。为了打破敌人的经济封锁，中央工农民主政府号召广大群众，“想出许多办法，输出我们的土产，去输入油、盐、洋布，组织消费合作社，寻找交通小道到白区去有组织的进行买卖”^⑥，并“更多地寻找商人的线索和关系，打通赤白区的交通路线，使敌人无法封锁我们”^⑦。当时苏区的经济运输，是以公营、合作社营、私营同时并举，公开运输与秘密运输同时并举，采取多成份、多渠道、多种多样的办法，来粉碎国民党政府的经济封锁。“一九三三年对外出口贸易超过一千二百万元，其中大部分是通过南方敢于冒险的商人进行的”^⑧。“从进出口贸易的数量来看，我们第一个大宗出口的是粮食，每年大约有三百万担谷子出口”^⑨。苏区“所经营的钨矿是中国最丰富的，每年生产一百万磅这种珍贵的矿物，秘密地卖给陈济棠将军在广东的企业”^⑩。为了调动白区商人的积极性，苏区外贸部门“根据货物缺乏的情况分别七种利润，最缺乏的货物利润最多，如火药、西药的利润为百分之五十，最低为百分之二十。……”^⑪，从而进口了大批苏区迫切需要的物资。

（四）紧张、繁重的粮食运输工作

在这一时期，粮食运输日益紧张起来。为了加强粮食的统筹协调和管理，中央先是成立了国民经济部，后又成立了粮食部，并逐级建立粮食调剂局，普遍组织了粮食合作社。仅1934年，根据地就进行了3次大规模的粮食突击运动：在春季，征收土地税与发行公债（鼓励以粮食抵交）；夏季，动员24万担粮食供给红军；秋收时，开展60万担借谷动员和征收土地税。交通运输部门为集并、运输粮食进行了艰巨的努力。运输工人以主人翁的精神，自动要求减少工资，甚至以无偿的义务劳动帮助政府运输粮食，借以减轻粮食的费用。各级苦力运输工会协助粮食部、粮食调剂

局和供给部的粮秣厂等，共同组成运输动员委员会，吸收码头工人、木船工人和军事部、赤少队参加，广泛地进行粮食运输的动员。运输委员会在各交通沿线的重要地点都设置了机构，在瑞金成立了总的领导机关，保证了粮食的及时集中和调运，适应了军事上的需要。

苏区人民尽了一切可能支援红军反“围剿”，想了一切办法来解决战时财政经济、红军行军作战的迫切要求。但是王明“左”倾机会主义的错误领导，使得历时一年之久的第五次反“围剿”斗争终告失败。1934年10月，中央红军不得不撤离江西苏区，突围转移，进行两万五千里长征。为支援红军突围长征，苏区人民又在人力、物力和财力上作出了最大的贡献。

第三节 苏区交通运输的历史特征

“判断历史的功绩，不是根据历史活动家没有提供现代所要求的東西，而是根据他们比他们的前辈提供了新的东西”^①。列宁这句名言可以用来说明苏区交通运输的历史创造和历史特征。

如按“现代所要求的東西”来说，当年苏区的交通运输的确是“一穷二白”。“山道崎岖肩挑担，溪流湍急竹筏船”，那时的苏区没有公路、铁路和汽车、轮船，不仅交通条件落后，而且战争环境艰险。然而，“历史的活動家”——中国共产党领导下的苏区广大军民，就是在这种艰险的环境中和落后的条件下，发挥巨大的创造力，做出了“第一等的工作”，“比他们的前辈提供了新的東西”。其最显著的历史创造或者说历史特征，可以归纳为“六个结合”。

（一）军事和交通相结合。“边界的斗争，完全是军事的斗争，党和群众不得不一齐军事化”^②。交通运输也不得不军事化，

由此而产生了军民一致、军运一体的交通运输体制。例如总兵站、兵站归军队领导，运输队、担架队归军队指挥，赤卫军、少先队等群众武装组织都按军队编制组织等。做到交通军事化，交通紧密为军事服务。

(二) 运输和贸易相结合。长期处于国民党政府残酷的军事“围剿”和严密的经济封锁之下的江西苏区，为了沟通赤白区的贸易和运输，把白区的工业品、日用品运进来，把苏区的农副土特产品运出去，采取了政府机关与群众团体打成一片，商贸工作者与运输工作者通力合作，运输与贸易紧密结合等办法，突破封锁，战胜困难，解决了苏区群众生产、生活的需要。

(三) 公开和秘密相结合。苏区境内的运输，无论水运和陆运，当然都是公开进行的；但在游击区，特别是在白区，运输和贸易活动则不得不采取秘密的方式，如赣县就有70~80%的人民参加了支援苏区的秘密运输。党的地下组织、运输行业的群众组织、白区的秘密交通站、采运处和转运站，为沟通赤白区的贸易，运用了“合法斗争”和“非法斗争”的各种手段，把秘密运输和公开运输紧密结合起来。

(四) 支前和建设相结合。第二次国内革命战争时期，江西苏区战斗频繁，军务倥偬，却做到了既打仗，又建设，既修路，又疏河，还建造船筏，创造了中外交通史上的“奇迹”。应该说这是苏区交通运输的一个鲜明特征。

(五) 艰苦奋斗的工作作风和严谨周密的工作制度相结合。苏区的交通运输工作是在敌人军事“围剿”、经济封锁、物资匮乏、劳力紧张等极其艰难困苦的条件下进行的。每开展一项工作，无不遇到重重困难。然而苏区的交通工作者总是以坚定的革命信念和无所畏惧的革命精神，坚韧不拔地进行工作，为人民交通事业的创建谱写了一曲曲胜利的凯歌。

在一切为了战争的胜利，一切服从于战争需要的前提下，苏

区交通战线的工作人员做到了“召之即来，来之能战”，既密切配合，又各显神通。在平时工作中，人人廉洁奉公，一尘不染；一旦面临生死关头，个个都能慷慨赴义，视死如归。他们有高度的阶级觉悟，有严格的组织纪律，有良好的服务态度，有高尚的运输道德。“三大纪律，六项注意”^①、“人在货物在”、“舍命也要保伤员”、“不泄密、不掉队”、“不怕死、不怕苦”，这些已成为交通战线一致的行动准则。党所倡导和培育的艰苦奋斗作风，强有力的思想政治工作，以及严肃周密的工作制度，使苏区交通战线成为一条打不烂、拖不垮的钢铁战线。

（六）党的领导和发动群众相结合。这虽是放之四海而皆准的真理，但确实是苏区交通运输最基本、最主要的特征，是交通部门的光荣传统。当年苏区的运输组织工作和交通建设工作完全是在党的领导下紧紧依靠广大群众进行的。虽然情况是那么复杂，任务是那么繁重，既有军运，又有商运，既有公开，又有秘密，既要打仗，又要建设，但党始终重视对交通运输的领导，充分发动了广大群众，协调了各方面的关系，军事、贸易、运输、建设相互支持，通力协作，因而在交通建设和运输组织上创造了许多好的作法和好的经验。

苏区交通的创建，至今已有 60 多个春秋。然而，时光的流逝并不能消磨革命业绩的光辉。苏区交通发展历史中的本质方面代表了人民交通事业的前进方向，它的革命传统作风和经验，是我们取之不尽的宝贵精神财富，在改革、开放的今天仍有学习、继承和借鉴的价值。对此，历史将会进一步作出明确的回答。

注释：

- ① 毛泽东：《中国的红色政权为什么能够存在》，《毛泽东选集》合订本第 49 页。
- ② 毛泽东：《中国革命和中国共产党》，《毛泽东选集》合订本第 598 页。
- ③ 毛泽东：《井冈山的斗争》，《毛泽东选集》合订本第 56 页。
- ④ 毛泽东：《井冈山的斗争》，《毛泽东选集》合订本第 64 页。

-
- ⑤ 《赤区经济封锁现象》，《申报月刊》1934年第3号。
- ⑥ 中央工农民主政府《告群众书》，1933年3月。
- ⑦ 中共中央组织局《关于收集粮食运输的任务与动员工作的决定》，1933年7月23日。
- ⑧⑩ 埃德加·斯诺：《西行漫记》第220、221页。
- ⑨ 毛泽东：《必须注意经济工作》，《毛泽东选集》合订本第107页。
- ⑪ 姚名琨回忆，1975年6月17日，转引自《中央革命根据地财政经济史长编》（下）第100页。
- ⑫ 《列宁全集》第2卷第150页。
- ⑬ 毛泽东：《井冈山的斗争》，《毛泽东选集》第62页。
- ⑭ 夏道汉、陈立明：《江西苏区史》，第116、118页。

第二章 苏区交通运输的机构

第二次国内革命战争时期，“党开辟了人民政权的道路，因此也就学会了治国安民的艺术”^①。苏区交通运输机构的建设，充分体现了中国共产党和苏维埃政权这项颇为出色的艺术，具有非常鲜明的革命特色和极为丰富的创新经验。

苏区的交通运输机构，按性质分有军事运输组织和经济运输组织两种；按职能分有运输行业群众组织和交通运输行政机关两种。但无论是那种交通运输机构，在进行工作时都是齐抓共管、相互结合进行，彼此不分畛域的。特别是经济运输，更具有平战结合、商运结合、物资的采办、调运、进出口以及关税稽征、船舶检查等综合职能。所以，交通运输机构的设置也是粗线条的，不可能分工过细。随着中央工农民主政府和各级苏维埃政府的建立和健全，苏区自上而下产生了相对统一、独立发展的交通运输行政管理系统。这个管理系统所创造的交通建设、运输组织的成就和经验，为人民交通事业的发展奠定了坚实基础。

本章主要阐述苏区的运输行业群众组织和交通运输行政机关的创建及活动，有关军事运输组织和经济运输组织的建立情况，分别在第五章反“围剿”战争中的军事运输和第六章反封锁斗争中的经济运输中记述。

第一节 苏区的运输行业群众组织

一、运输行业群众组织的创立和活动

苏区交通的群众工作，有着深厚的革命渊源和组织基础。在中国共产党的领导下，早在1926年北伐战争时期，赣南、赣西南一带即已建立了水上运输的群众团体。当陈赞贤筹建赣州总工会时，赣南17个县（陈赞贤任赣南17县工农运动指导员）和赣西十多个县的木船工人、木排工人、码头工人和商船工人纷纷组织工会，加入工会。如宁都县的船筏业工会（工会委员长彭山）即拥有会员七八百人。大革命失败后，工会被反动派取缔，但白区地下党仍在领导运输工人进行活动。罗孟文（原中共江西省委常委）于1932至1933年任中共茅店区委书记、赣县白区工作部长、中共江西省委白区工作部副部长、部长时，亲身组织和领导了赣县一带的人民和运输业工人在国民党军队的眼皮底下秘密贩运食盐的活动。1929年6月国民党政府吉安公安局强令吉安港区的码头工人进行所谓“登记”时，地下党通过“起工会”（即组织工会进行活动），把工人发动起来，开展反“登记”的斗争；又利用当局提出的进行登记可向商总会要求增加脚资的承诺，同时开展了要求增加脚资的斗争，结果迫使公安局放弃了强令码头工人进行“登记”的企图^②。

二、运输行业群众组织的重建

苏区红色政权建立后，党所领导的各种群众组织可以公开进行活动，各地、各级运输工会自下而上都进行了重建。1930年10月长汀县成立了苦力工会，1930年11月闽西篷船工会在上杭回龙成立。这是在红色政权下成立较早的两个运输行业群众组织。