

003282

# 如东铁路走的交通史

江苏省如东县邮电局 编

人民邮电出版社

三  
一  
如  
东  
县  
邮  
电  
局  
编

# 如东战时 党的交通史

江苏省如东县邮电局

人民邮电出版社

A 252-1

书名题字： 刘平源

**如东战时党的交通史**

江苏省如东县邮电局

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

北京密云春雷印刷厂印刷

新华书店总店科技发行所经销

\*

开本：850×1168 1/32 1996年3月 第一版

印张：5.75 1996年3月 北京第1次印刷

字数：133千字 印数：1—1000册

ISBN 7-115-06044-4/F·175

定价：45.00元

# 序

王太祥

家乡如东近 10 多年出版了不少史志书籍,但记述如东战时党的交通的内容甚少,更无全面系统记载这段可贵历史的专著。曾在如东党的交通战线上坚持斗争的老同志,企盼着这类著作的问世。现在,如东县邮电局在县内外老交通的鼎力支持和帮助下,经过几年的努力,终于编纂成功《如东战时党的交通史》,丰富了如东史志的内容,实现了老同志的夙愿。这是告慰前人、有利当代、惠及千秋的一件善举,是社会主义精神文明建设的一项成果。

如东是革命老区,党的交通工作有较长的历史。如东地区早在本世纪 20 年代初期,就有共产党人在从事革命活动,30 年代末 40 年代初曾是中共江北特委的驻地。抗日战争时期的四分区和解放战争时期的一、九分区党政军领导机关也长期驻节于此。随着根据地党组织的逐步壮大,党的交通工作也相应发展。1941 年,建立了如皋(东)县交通局,专门负责传递机要文件,在尖锐复杂的斗争环境中,党的交工战士经受了严峻的考验,逐步形成一支忠诚机智、成效

卓越的交工队伍，保证了上下左右的信息联系，畅通无阻，为抗日战争和解放战争的胜利作出了不可磨灭的贡献。曾先后有钱绍兰、倪行才、王春发等18名交工人员为保守党的机密而英勇献身。他们将永远活在人民的心里。

《如东战时党的交通史》再现了革命战争年代如东县党的交通工作人员勇挑重担、百折不回、克尽职守的战斗风姿，记载了他们默默无闻地为民族的解放、祖国的独立所作的无私奉献，讴歌了他们“人在文件在，人在线（交通线）不断，头可断，血可流，党的事业不能丢”的高尚情操。这部书是对广大干部群众特别是青年一代进行爱国主义教育、革命传统教育的好教材，对于发扬老交通的光荣传统、培育邮电战线“四有”新人，促进现代化邮电事业的发展，必将产生不可估量的作用和影响。

如东交工人员在硝烟弥漫的战争岁月，用自己的汗水和热血，为完成党的交通任务谱写了壮丽的历史篇章。我相信，如东邮电战线的广大职工一定会继承先辈优良传统，团结拼搏，奋勇争先，加速改革开放、建设社会主义现代化的进程，铸造辉煌的今天和更加辉煌的明天。

1995年10月于南通

# 回顾历史 教育后人

中共如东县邮电局委员会书记 周庆如

如东县邮电局局长 周明仁

《如东战时党的交通史》一书，在当事人的热心参与下，先后三易其稿，终于面世。这是“两战”时期如东地下交通工作的真实缩影，也是广大交工人员风餐露宿、抛头颅、洒热血的一部壮丽史诗。再现这段艰苦卓绝的历史，对于我们继承老前辈的优良传统，发扬革命精神，教育培养有理想、有道德、有文化、有纪律的新人，加快我局精神文明和物质文明建设有着现实的教育意义和深远的历史意义。

如东是一个具有光荣革命斗争传统的县。抗日战争时期的苏中四地委、四专署、四分区的指挥机关及解放战争时期的华中九地委、九专署、九分区的指挥机关都曾设在如东县直镇一带，是苏中与苏北相联系的咽喉要道，战略地位十分重要。早在1941年5月就建立了如皋县交通局，并且逐渐发展壮大，由原来的七八人逐渐形成了南北、东西相连；支干交错，四通八达的交通网，保证了战时文件、命令、情报、人员的传递和护送，铸成了钢铁交通线。先后有18名优秀儿女在“两战”时期为保守党的机密而献出了宝贵的生命，用鲜血和生命谱写了一曲历史壮歌！

地处黄海之滨的如东是革命老区，由于历史和地理条

件的限制,经济发展曾一度落后。党的十一届三中全会以来,邮电通信事业伴随着历史的脚步,在“统筹规划,条块结合,分层负责,联合建设”的方针指引下,形成了国家、地方、企业、个人一起上的新格局,使邮电通信事业出现了前所未有的新气象。截止1994年,我局固定资产达8905.2万元,邮电业务总量达4221.47万元。在传统业务快速发展的基础上,邮政储蓄、邮政快件、特快专递、移动通信等新业务蓬勃发展。为了适应社会需求,从1991年起,先后引进数字程控交换机50000余门,全县实现了电话自动化。出局长途数字电路达960条,通信能力上了一个新台阶,全县话机普及率达到每百人2.25部,1992年跨入了全国邮电百强县行列。邮电事业的飞速发展,不仅满足了人们日常生活的需要,而且对改善投资环境、振兴如东经济,起到了不可估量的作用。

今天的人民邮电是当年党的交通工作的继续和延伸。再现这段历史,并非出自于单纯的思古之情,而是要求我们发扬老交通的光荣传统,艰苦奋斗,奋发图强。战争年代,党的交工人员出生入死,无私无畏的革命精神,是今天市场经济体制下进行世界观、人生观及价值取向等教育的不可多得的历史教材。是全体邮电职工必须珍惜和发扬的宝贵精神财富。我们只有在邮电战线上,奋发图强,谱写邮电发展的新篇章,才能告慰英灵,无愧于历史!

# 目 录

序 .....	王太祥	1
回顾历史 教育后人 .....	周庆如 周明仁	1
概述 .....		1
<b>一、抗日战争时期党的交通</b> .....		2
(一)抗日战争时期党的交通机构的建立和演变 .....		2
(二)县交通工作委员会的建立 .....		5
(三)反“清乡”斗争的准备工作 .....		5
(四)反“清乡”斗争中的交通工作 .....		7
(五)人员交通 .....		11
(六)交工队伍的建设 .....		12
(七)党报发行 .....		14
<b>二、解放战争时期党的交通邮政</b> .....		15
(一)第一次接管中华邮政 .....		15
(二)恢复战时交通体制 .....		17
(三)坚持敌后斗争 .....		21
(四)加强邮交建设 .....		26
(五)第二次接管中华邮政 .....		31
<b>文献资料</b> .....		33
中共如皋县委关于交通工作的指示 1943年11月16日 .....		33

陆个月来如皋交通工作基本总结(摘要)1944年6月24日 .....	36
中共如东县委交通会议决议 1946年12月28日 .....	41
中共如东县委对加强交通工作的决定 1947年3月12日 .....	43
通知 1947年12月3日 .....	45
转发如东思想大检查总结提纲通知 1947年12月9日 .....	46
中共如东县委对乡村邮政建设及其任务与领导关系的指示 1948年9月10日 .....	49
<b>回忆录</b> .....	53
如皋县反“清乡”中的交通工作 .....	汪洋 于文夫 53
特殊的祝寿大会 .....	于文夫 58
如东战时党的交通 .....	洪德泽 60
摧不垮打不断的交通 .....	范成豪 65
在那革命的岁月里 .....	薛宾 75
<b>英雄事迹</b> .....	79
巾帼英雄——叶邦瑾 .....	79
坚持在秘密渡口的戴银珍一家 .....	84
封锁不住王大的路 .....	87
小鬼缪祖生 .....	90
智勇双全的“王乡长” .....	92
钢铁战士——石征全 .....	96
交工英雄蔡子贵 .....	98
<b>英烈传</b> .....	101
钱绍兰 .....	101
倪行才 .....	103
宫八银 .....	105

王春发 .....	107
戎绳德 .....	109
陈其凤 .....	111
徐连成 .....	113
陈其达 .....	115
<b>烈士名录</b> .....	<b>117</b>
<b>大事记</b> .....	<b>121</b>
<b>组织序列</b> .....	<b>143</b>
如东战时党内县级交通机构、干部更迭 .....	143
如东战时党内区、站级交通机构、干部更迭 .....	145
<b>附图</b> .....	<b>149</b>
一、1943年如皋东县交通示意图 .....	150
二、1947年如东县邮路联系图 .....	151
三、1948年如东县邮路联系图 .....	152
<b>编后记</b> .....	<b>1</b>

# 概 述

如东，在远古时代是大陆附近的浅海区。在春秋战国时期是一块卵形沙洲。其后，泥沙不断淤积，逐渐接涨大陆。东晋义熙七年（公元四一一年）设置如皋县，县城以东地域为其东乡。经历一千五百三十年，直至公元1940年10月，新四军东进抗日，为适应斗争形势需要，将如皋县一分为二，自白蒲经丁埝至柴湾的运盐河一线以西为如西县，以东为如皋县。1945年9月，如皋城解放，如西县人民政府进城办公，复名如皋县，而如皋县城以东地区易名为如东县（为尊重历史，1945年9月以前仍称如皋县）。

如皋县的党内交通工作开始于第一次大革命时期。1926年9月，中共党员王盈朝受中共江浙区委的派遣，到如皋县开展农民运动，他以小学教师的身份作掩护，传播革命种子，筹建党的组织，点燃了如皋县的革命火种。1927年4月12日，蒋介石背叛革命，大肆镇压革命力量，党的力量受到削弱，革命处于低潮，但革命活动一直没有停止过。不久，如皋县的下漫灶、江家园一带建立了红色武装小组。

1930年4月，我党在如皋成立了红十四军，为取得上下级联系，红十四军在上海设立了交通办事处，各县也设立了联络点和交通人员，张庭谱在南通二窰、北兴桥一带找到了红十四军一支队二大队负责人陈宗恒、冯步洲并取得了联系、商定在南通县与如皋县交界处的洋岸一带建立联络点，以洋岸赤卫队小队长庄扣的家为联系点，相互联系，相互配合，开展武装斗争。但由于当时党组织执行了“左倾”机会主义路线。1930年8月25日，红十四军二大队受挫离散，陈宗恒、冯步洲英勇牺牲。1933年4月30日，县委书记鲁连夫与其它9位同志因坏人告密遭300多个敌人围攻，7人牺牲，2人被俘，致使中共如

皋县委被破坏,与上级党组织完全失去了联系,党的活动暂时停止,交通工作也同时停止。

## 一、抗日战争时期党的交通

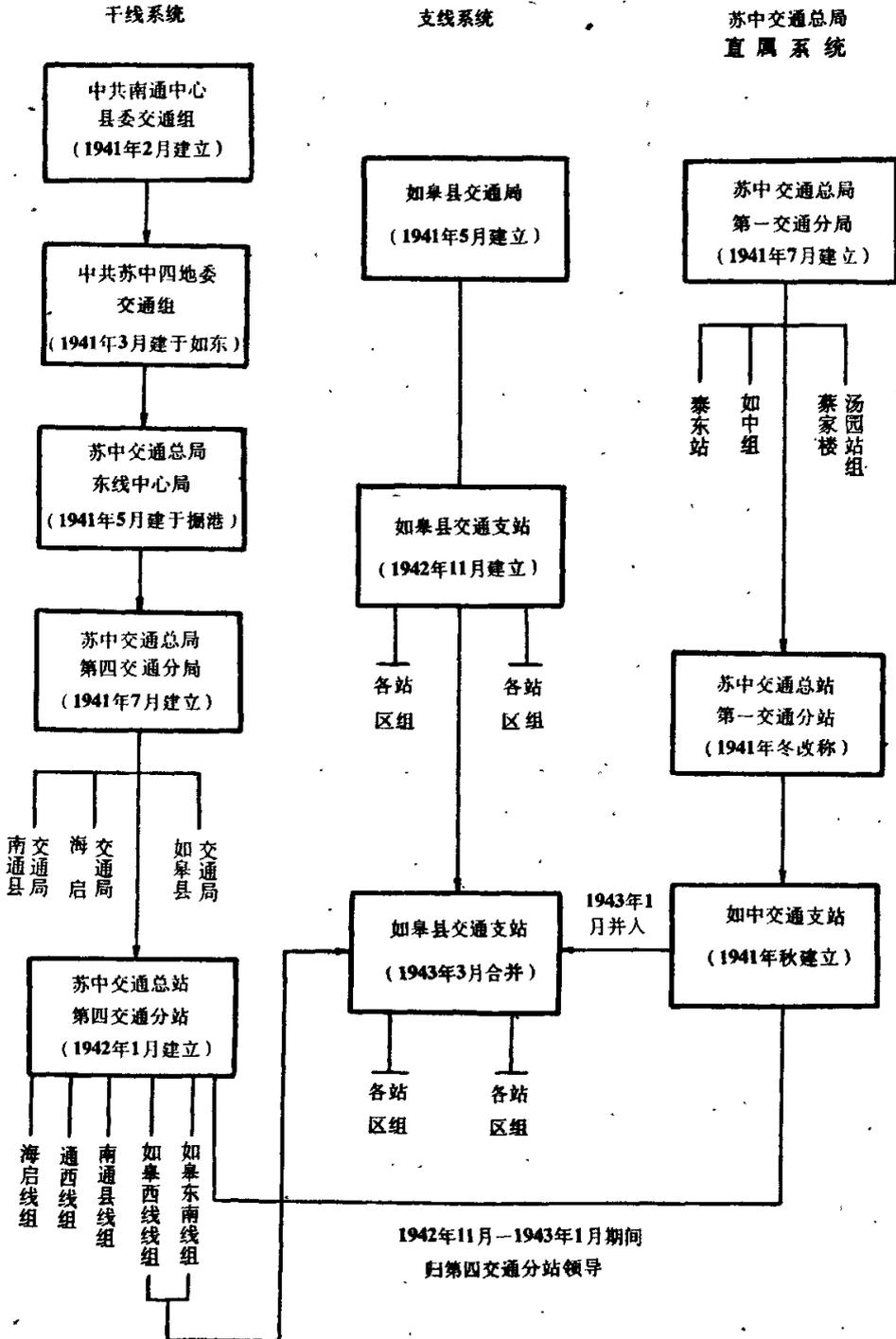
(1940年10月—1945年8月)

### (一)抗日战争时期党的交通机构的建立和演变

“七·七”事变后,抗日战争全面爆发,如皋县东乡人民的抗日救亡热情十分高涨。1938年8月,一些共产党人及进步青年以各种合法身份重新建立秘密联络点和组织交通人员。起初党内交通是分散的,有任务就抽派人员完成,执行交通任务的往往是警卫人员或炊事员等。随着形势的发展,机关从城镇转入农村,便开始设立联络点,遇事找联络点联系。赵毓华同志在陈家酒店开了一间“公兴小百货商店”,以商店为掩护,负责苏北特委和上级机关以及通如、海启党组织的联络工作。各县党组织也都秘密地建立了联络点,这些秘密联络点的出现和形成,为苏北地区党的交通组织的建立和发展奠定了基础。

1940年10月,新四军挥师东进,建立了苏北抗日根据地。同年12月,苏北临时行政委员会派马一愚在东台建立了苏北交通总局,负责至各中心县委的通信联系。1941年2月,日军向苏北进行大扫荡,一些城镇相继沦陷,根据地被分割封锁,我党政军机关转入农村。3月,实行小省制,建立苏中区。苏北交通总局改称苏中交通总局,下设东、西、中3个中心局,如皋县属东线中心局。同年7月,撤消了3个中心局,改设交通分局,如皋县属苏中第四分局领导。

# 抗日战争时期如皋县境内交通组织演变关系图



为适应斗争形势需要,1941年5月,苏中交通总局随苏中区党委在如中地区活动,随后在汤园和蔡家楼建立直属的交通站。1941年7月,苏中交通总局设立第一分局。1941年冬,又改称苏中交通总站第一分站。当时只有第一分站是不按地区建立的,而是一个直属单位,负责管辖苏中区党委活动中心区,即泰东的东南部(现属东台)和如皋的东北部(现如东的西北部)地区7—8个干线站。

为加强苏中区党委和地委的联系,1941年5月,在如皋县委组织部长马世和的具体领导下,经反复考验,挑选了丰利镇的共产党员成松泉和张大梁(张争)等同志,组成了如皋县交通局,成松泉任局长,张大梁为收发和交通员。交通局设在丰利镇北街吴家祠内,当时共有7—8人负责县委与区委的联系。从那时开始,如皋县有了专门的交通机构和专职的交通人员。

如皋县是四地委机关的所在地,是苏中前哨阵地,又是苏中与苏北联系的咽喉要道,干线交通十分重要。1941年7月,因斗争形势发生变化,干线交通组织进行整顿,将中心局改为所在分区的交通分局,四分区交通分局辖如皋、南通、海启三个交通局(只负责干线交通)。

1941年冬,苏中交通分局改称交通总站,交通分局改称交通分站,如皋、南通、海启交通局改为线组,同时成立如皋东南线组(于文夫任组长),设在兵房六贯的一个地主家里。1942年5月,撤消如皋东南线组。1942年秋,苏中区党委离开如中地区,交通第一分站被撤销,随后成立如中交通站(站长洪德泽),属第四交通分站领导。11月,又建立如皋县交通支站,支站长江涛(孙承文),副支站长于文富(李玉成)。

1942年底,为适应即将到来的反“清乡”斗争的需要,上级党组织发出“精兵简政”的指示。四地委交通工作委员会作出改进四分区交通工作的决议,提出组织网形交通。1943年3月,如皋县境内的支干线组织合并。如中交通支站也并入如皋县交通支站。经过一段时间的努力筹措,先后设立了掘东、城东、掘马北、掘马南、汤园等5个

中心组。在全地区率先形成网形交通。详见“抗日战争时期如皋县境内交通组织演变关系图”。

## (二)县交通工作委员会的建立

交通组织成立初期,由于如皋县境内既有干线系统,又有支线系统,不能实行统一领导,随着对敌斗争的不断深入,日伪“清乡”即将开始,为进一步加强党对交通工作的领导,苏中区党委于1942年9月设置交通工作委员会。11月,在四地委交通工作会议上,正式宣布成立四地委交通工作委员会。支线在党的领导下成立支线支部,由县委机关支部领导。干线在县境内单独建立支部。反“清乡”以后,县委组织部设交通科,交通系统成立党的总支部。

1944年7月,处于敌人“高度清乡”中的四地委交委会决定各县县委成立县委交通工作委员会。8月,中共如皋县委交通工作委员会成立,于文夫任书记,胡明俊任副书记,统一领导全县交通工作,区交通工作同时受区委领导。各级党委在政治上、组织生活上实行领导,经济供给和经济制度上对各级交通组织严格检查、督促、指导。支站、区站对各自的收发制度的建立、收发关系的指定、收发时间的衔接、交通工作的奖励以及经济制度等实行行政领导,同时实行党的领导,使交通站(组)处于双重领导之下,克服过去工作中两不管的现象,加强了党对交通工作的组织领导。县委交通工作委员会的建立,为取得反“清乡”斗争的胜利奠定了坚实的组织基础。

## (三)反“清乡”斗争的准备工作

1943年1月1日,日伪“苏北地区清乡主任公署筹备处”成立,着手拟定《苏北地区第一期清乡工作总纲》,确定“清乡”的具体范围是:西面从天生港起沿通扬运河到了堰;北面从了堰起沿串场河到掘港;东面延至南坎,直抵黄海岸;南面以长江为界,包括南通、海门、启

东三县及如皋县的一部分，面积约 3600 平方公里，人口逾 270 万。为了夺取反“清乡”斗争的胜利，如皋县交通支站在县委和上级交通部门的领导下，认真贯彻苏中区党委有关反“清乡”斗争的指示和苏中区党委交委会关于改进党的交通工作的决议，全面部署反“清乡”斗争中的交通工作。

**实行精兵简政，取消支干区分** 为使交通组织更加严密，交通人员更加精干，遵照苏中区党委及且委的指示，实行精兵简政，转移隐蔽了一些体弱多病以及一些不能适应游击战争环境的干部和交通员，清理了个别思想不坚定的人员。由于干线人员外来干部多，在干线上来往容易暴露，就动员他们回主力部队或改做其它工作，全部换上熟悉情况的当地人员，以便坚持斗争。通过精兵简政，全县交通人员由 118 人减少到 94 人。根据各站担负的任务，配备必要的人员，在数量上既要满足需要，又要精干，尤其重视政治质量和健康条件。一般的中心组配备组长、收发各 1 人，区交通站配备站长 1 人，确定文化较高的交通员协助收发。反“清乡”地区两侧有的地方设联络点。各工作组交通员根据需要由县支站核定，由工作组报区委审核。为了保证交通组织的统一领导，统一指挥，使交通线路形成东西南北互相交织的网型交通及多路交通。1943 年 3 月，如皋县交通组织实行支干线合并，成立苏中四分站如皋支站，四分站副站长汪洋兼如皋县支站站长，于文夫任副支站长兼掘马北中心组组长，他们领导和指挥如皋县的交通工作。

**建立秘密交通，应付意外情况** “乙种交通”就是秘密交通。它是为了应付意外情况、避免暴露目标而组织的一种不公开的交通组织。1942 年 11 月 19 日，中共四地委交委会召开会议，对全区建立秘密交通作出决议。如皋县“乙种交通”于 1943 年初建立，站长洪德泽，受县支站领导。“乙种交通”的交通员全以“灰色”面目出现，以便安全隐蔽。一旦公开的革命组织暴露或撤离，秘密的交通组织仍坚持工作。“乙交”线路设妥后，站、点负责人经相关区委选定后，介绍给县“乙交”负责人，保持单线联系。为了避免暴露，均采用“见物不见人”的办

法进行。即定期联系时,写一张事先约好内容的纸条,放置在固定的小建筑物内,如“土地庙”等。如按时验收,则表示站间贯通无误,可以信赖。“乙交”负责人有时化装为生意人,流动在外作“乙交”线的检查和对“乙交”人员进行教育。从事“乙交”的人员虽不多,但工作十分重要。由于敌伪“清乡”惨遭失败,根据地日益巩固,交通工作有“网交”组织和“人交”的辅助,足以担起根据地的交通任务,“乙种交通”建立后并没有实际完成过任务,只是试运行过几次,1944年底“乙种交通”组织就撤销了。

#### (四)反“清乡”斗争中的交通工作

1943年4月,日伪开始对苏中四分区进行大规模“清乡”、实施严密的军事封锁。从江南运来4—5百万根毛竹,从长江边的天生港向北经白蒲、林梓至丁埭,再折向东经双甸、岔河、马塘、掘港、南坎直至黄海之滨的鲍家坝,沿着公路与河道构筑了1百多公里长的封锁篱笆,并且在长江沿线及一部分海滨地带也筑起了一道篱笆。这样,敌人对苏中四分区构成了长达2百多公里“清乡”包围圈,如皋县串场河以南的汤园、掘马南、掘东等地被划为“清乡区”,串场河以北被划为“扫荡”区。日伪在如皋境内的封锁线上设立大小据点25处之多,日夜巡逻,同时还在封锁线上的集镇设置大检问所10所,严密盘查来往行人。日伪构造的这一所谓“强固”封锁线确实造成了日伪“清乡”区内外抗日军民交通联络的困难,阻碍了我交通线路特别是南北交通的畅通。日伪在对掘丁公路沿线加强军事封锁的同时,建立了伪“如安特别区”和“如丰特别区”,派出大批日伪军控制在丰利、小洋口、二十二总、栟茶、浒湾、滩河口、沿口、居家湾、范家墅直至丁家所一线,一方面加强对沿海地区的封锁,一方面对掘马北、双岔北和濉丰地区构成一个大包围圈。为了摧毁日伪严密的水陆封锁和“清乡”,全县党的交通工作人员与广大抗日军民一道开展了历时1年零7个月的反“清乡”斗争。