



华北解放区 交通邮政史料汇编

军邮卷

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

军邮卷

成安玉等 编

责任编辑 苏欣

*

人民邮电出版社出版发行

北京东长安街27号

顺义振华胶印厂印刷

新华书店总店科技发行所经销

*

开本:850×1168 1/32 1993年6月 第一版

印张:13 页数:208 1993年6月 北京第1次印刷

字数:244千字 插页:1 印数:1—5 000册

ISBN7-115-04927-0/Z·491

定价:11.00元

华北解放区交通邮政史料汇编

编辑委员会

主 编 成安玉
副主编 宋德仁 王苏塘 刘鸣九
编 委 (按姓氏笔划排列)
王在英 李广玉 李玉良
宋兴民 陈秉义 杨道新
张首先 武瑛文 贺志刚
陶宏明 曹双禄

顾 问 (按姓氏笔划排列)
王 权 王志坚 刘长垣 刘瑞龙
师文端 邸 正 李启彦 杨 沛
李素风 何振宇 张培真 姚士玺
袁宝林 曹竹俭 鲁 兮 韩永赞

编辑人员 孙志平 赵醒民 王振基 崔 峰
许 杰 罗 英 霍笑川 赵品一
须 新 郭玉林 高 新 赵名元

人民邮电

人民邮电

人民邮电

1948年12月下旬,毛泽东主席在河北省平山县西柏坡村为当时华北邮电总局题词。

傳郵亦足
國脈所繫
林仰先生
周恩來
九

1940年周恩來副主席為林卓午題詞

努力进行交通
战胜被自己的交
通破坏敌人交通
朱德
一九四〇年七月

1940年7月朱德总司令为中央某通讯器材厂建厂两周年题词

军 邮 卷

主 编
副 主 编
编辑人员

李广玉

李建平

崔敬章

李明贵

张 哲

王植彬

张振业

甄 忠

陈墨然

李有全

李时平

顾 问

联络党政军民的纽带

沟通前后方的桥梁

一九九〇年十月

集志

繼承軍事郵政通信
的光榮傳統為社會
主義建設服務

王平
一九九〇年
七月十日

联络党政军民的纽带

沟通前后方的桥梁

一九九〇年十月

集志

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:“交通科工作是与

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。

华北人民的抗日战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、艰苦奋斗的历程。

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销。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