

革命战争年代,地下交通、情报、联络工作肩负着极其重要的使命,它保证了“上情下达,下情上传”任务的顺利完成,以及中国共产党各级组织之间互相联系的畅通无阻。由地下交通员织出的红色交通网,就是为了这个神圣的使命而诞生。当年的琼崖革命,完善的红色交通网使中共琼崖特委能够及时根据斗争形势的变化,采取正确的方针、策略,取得一次次斗争的胜利。岁月风干了鲜血,却抹不掉记忆,那些为琼崖革命四处奔走的地下交通员们的身影,将永远鲜活于史册。

## 琼崖红色交通网

# 密织交通网的无名英雄

文/海南日报记者 许春媚



曾任文昌县交通总站主任的林克仁(右),1950年在大致坡和战友合影。

在交通、通讯极为发达的今天,人们难以想象,战争年代,传递一条消息,运送一个物件,需要花费十几个小时甚至几天,用双脚一步一步地走到目的地,甚至要冒着生命的危险。半个多世纪以前那个硝烟弥漫的年代,琼崖的地下交通、联络、情报站(点),这张红色的交通网,是无数的交通人员用鲜血和汗水建立起来的。

## 交通网密布全岛

据中共海南省委党史研究室党史编审处处长赖永生介绍,作为领导全岛革命斗争的中共琼崖特委,一向重视交通、情报、联络工作的开展。早在土地革命战争时期,特委就配备了专职的交通员,还开辟了与广东省委的交通,并设有专门的交通船。

在保持与上级的联系的同时,特委还建立了直属于特委的地下交通总站。这个交通总站,开辟有与各市县党组织联系的交通联络线。而各市县的基层党组织,也在特委的领导和群众的帮助下,建立起了县、区、乡三级遍布全岛各地的地下交通、情报、联络站(点)。从上到下,构成了一张完整的交通网。

“当年我党设置的地下交通网,相当细密,就像一张蜘蛛网,层层覆盖在琼岛上。”赖永生说。比如琼山,从1927年起县委就先后在全县范围内设立了根据地、江河、海边和敌占区的各种类型的交通、情报、联络站(点)。到解放战争时期,该县一共建立了180多个交通站和情报点,交通、情报人员达到4000多人。文昌,1937年县委就根据特委批示建立秘密联络点,次年,发展了交通联络路线,指派专人负责同琼崖特委的联络工作,县委同各区委之间分别定人、设点进行联络。1941年又成立了文昌县交通站,下设6个区交通分站,乡设交通员,形成了全县秘密的地下交通网组织,全县专职交通员数百名,这个交通组织体系,一直存在到1950年全县解放。

当时这张红色交通网肩负的主要任务有三项,一是传递党的各级组织之间来往的文件、信件、情报,二是护送干部和有关人员,三是购买、运转物资。

## 特殊年代的红色“邮政局”

“我们那个年代的交通站,就跟现在邮政局一样,都是负责给人传递消息和运送物资,只不过情况比较特殊,可能会面临敌人的袭击,工作的危险性更大一些。”85岁的林克仁,谈起自己在文昌交通站工作的往事,一脸平静,完全不像是在直面过死亡险境的人。

1942年,时任文昌五区交通站主任的林克仁,带着全站

工作人员去找县总站指导员黄白汇报工作。在驻地天快亮时遇到敌人突袭,5名住在同一个地方的交通员牺牲,林克仁和其他几人由于住在另外一个地方幸免于难。“像这种遭到敌人袭击的突然事件,对于交通员来说并不稀奇。”林克仁说。

当年交通站的运作条件相当简陋。林克仁将交通站的工作条件戏称为“三无”,无车、无电报、无电话,传消息送物资和带路,完全靠人的两条腿。

“交通员的工作时间比较特殊,大多在晚上。无论男女,多数情况下都得一个人走路,有时候是几十里,有时候是上百里,在路途中要经过敌人设置的重重关卡。所以能当上交通员,首要条件是要有胆量走夜路。如果有急信或紧急情报,无论白天黑夜、狂风暴雨还是敌人扫荡,都要出发了。”

在林克仁的记忆里,当时组织上对于交通员的管理制度相当完善。每个交通员都配有一本登记簿,收发员将每天各条线路的信物登记在本子上,由当班负责运送的交通员清点签收。信物送达后,再由收领站的收发员验收盖章。如果发现信物有遗失,就要追究收发员,交通员的责任。

林克仁还说起当年交通员在对敌斗争中总结的有效经验。“每个交通员都得熟悉5条交通路线,一是带大部队,二是带一般工作人员,三是带党政军领导干部,四是自己专用,五是备用。”

“不但选择线路有讲究,过公路、桥梁时也有讲究的。”林克仁说,黑夜里,交通员要过路桥时,为防有伏击的敌人或遭遇巡逻兵,快靠近时就要停下,贴近路面细听动静,弄清是否有脚步声,鸟和蟋蟀叫唤声,还要闻闻是否有烟味,或者抛出若干石头试探动静。如果情况正常,就可以通过。在多人行进时,遇到拐弯或交叉路口,为防后面的人掉队,先行者要留下记号如树枝等让人辨认跟上,而走到最后的一人要把记号一一捡起。如果是在会留下脚印的泥地上行走,最后一人就要负责扫除脚印。

林克仁的经验谈,让人感觉就像是现实版的暗战电视剧。

## 传奇“交通王”徐家宝

“那时我们交通员中有一个特别有名的人物—徐家



在险恶环境中,琼崖红色交通员递送秘密文件用的竹篮子。

宝,因为他方法多工作好,大家都称他为‘交通王’呢。”林克仁讲起记忆中传奇的交通员。

徐家宝是1940年到文昌县交通站工作的。在交通工作中,徐家宝以机智勇敢闻名乡里。“在通过敌人封锁线这一条上,徐家宝很有一套的。”林克仁说。徐家宝最善伪装,他曾经装做扛着犁耙要下田的农民的样子大摇大摆地经过敌人的炮楼;有时又装成要下田挑东西的农民,挑着空畚箕过了敌人的哨所,完成交通联络任务后,又从那边挑一担蕃薯回来;有时他还扮成“跛脚”,一拐一拐通过敌人的关卡。徐家宝的伪装很完美,从不被敌人识破,每次他都能安全“通关”圆满完成任

当然,途中遇险也在所难免。有一次,徐家宝到琼山县总站联络时,正好遇到敌人扫荡,没碰上接头的人,没有地方吃饭的他饿了7天,只好以野菜充饥。整整7天啊,真是难以想象!

在日军实行“三光”政策期间,文昌交通站西线路干线交通员牺牲的牺牲,叛变的叛变,只剩下徐家宝一个人。在这种艰难的时刻,徐家宝一人负责起了这条线路的交通任务。在长达半年多的时间里,他坚持夜以继日的秘密送信、带路,使得中共文昌县委和中共琼崖特委的联络得以正常保持。徐家宝也因此得到中共琼崖特委和文昌县抗日民主政府的嘉奖。他的先进事迹被编入了当年的识字课本上,“交通王”的称号不胫而走。

由于徐家宝一心跟着共产党干革命,敌顽就把他当做眼中钉,肉中刺。日军拆掉他家的房屋,毒死他的胞弟,国民党顽固派出钱悬赏活捉他不成,就抓他的妻子去关押并罚苦,逼他变卖家产来保释。林克仁说,“尽管受到种种迫害,徐家宝没有放弃斗争,从1940年到海南解放,他整整干了10年交通工作,为琼崖革命的胜利做出了很大贡献。”

## 永远难忘的“老屋主”

“你们现在的年轻人应该不知道‘老屋主’是什么意思吧?”采访中,林克仁突然提了一个问题。他口中的“老屋主”,是指在战争年代掩护和接待革命同志的群众。

“地下交通网,群众是靠山。”林克仁告诉海南日报记者,当时群众为交通员提供敌情,帮他们接联络,挖藏身的地洞,提供生活用品,如果没有了群众的接济和掩护,交通员的工作就寸步难行,“老百姓才是真正的英雄。”当时敌人知道交通员经常走山路,住在山里,所以派兵把山围住,但是从来没有抓到交通员。“山不藏人,人藏人!我们早就被老百姓转移到自家的地洞里了。”

“锦筒婆,鸟炎妈……”历经半个多世纪,这些老百姓的名字至今还刻在林老心中。林克仁还记得,1944年下半年,有一次,他和两个同志到文昌溪湖乡的北亮哥村鸟炎妈家这个交通站联络点过夜。第二天早上敌人来扫荡,情况相当危急,幸亏鸟炎妈各有地洞。鸟炎妈把他们带进地洞藏好后,立即扫掉脚印出山。敌人在村子里挨家挨户地搜查,村边的山也搜了一遍,结果什么也没发现。林克仁等人安全脱险。

这位一心支持革命的阿妈还把大女儿符琼梅送到文昌站去当交通员。后来符琼梅在东路据点被敌人杀害,牺牲时年仅22岁。解放后,阿妈被评为革命堡垒户。“没有经历过那个年代,没有当过交通员,可能很难理解我们这些人为什么对‘老屋主’有那么深厚的感情。”林克仁动情地说。

“琼崖的地下交通斗争,是琼崖人民革命斗争的重要组成部分,它为我党取得新民主主义革命斗争的伟大胜利做出了极大的贡献。战斗在交通线上的广大交通员历尽艰辛,出生入死,他们是中国革命的无名英雄。”赖永生作出了如是评价。