

琼崖特殊的地理位置,决定了它是华南乃至太平洋上的战略要地。日军在1939年侵琼后,实行了严密的海上和空中封锁,首先切断了琼崖与大陆的来往通道。他们意图把琼崖变成与大陆隔绝的一座孤岛,断绝外援,把琼崖营造成南进侵占东南亚各国、称霸太平洋地区的“永不沉没的航空母舰”。

在这种情况下,琼崖抗日面临着严峻形势。为了粉碎日军封锁围剿计划,1939年,中共琼崖特委和琼崖抗日独立总队决定建立贯穿雷琼两地的海上交通线,收集情报和运送来琼助战人员、战略物资。

琼崖红色交通网



孤岛抗战中的雷琼海上交通线

文/海南日报记者 许春媚

遥想当年,凭着那些只有靠风力才能航行的木帆船,琼崖的海上交通员,小心翼翼地避开日军的巡逻艇,战胜大海中那不可预测的危险,一趟又一趟地,把前来帮助抗战的人员和急需的战略物资运抵琼崖,这是怎样的一种艰辛!

“抗日战争爆发后,琼崖孤岛抗战异常卓绝。”中共海南省委党史研究室党史编审处赖永生处长接受海南日报记者采访时说。

突破封锁建立海上交通线

1930年代的琼崖,经济并不十分发达,很多生产生活物资都需要从岛外购进。日军踏上琼岛后,用飞机和舰艇把琼崖同大陆的联系切断了。“当时海口港等一些重要港口的所有船只,都在日军掌控之下,所有渔民都被禁止出海。要想从岛外运进被日军列为违禁品却又是抗战必需品的战略物资,非常困难。”赖永生说。

同时,日军为了加强对琼崖的控制,对琼文抗日根据地开始了疯狂的“扫荡”。在这种情况下,为了取得上级机关的指示和战略物资支持抗战,1939年4月,中共琼崖特委派出总队副官谢李森到广州湾(湛江)设立交通站,作为琼崖到广州、香港、澳门的中转站。同时,特委又在琼山的演丰、临高的昌拱设立了海边交通站,对外以公开设立水运队的形式,开通从琼山演丰的海边交通站——广州——香港(澳门),以及临高昌拱海边交通站——广州湾——香港(澳门)两条海上交通线。

“其实这两条海上交通线,就是当时渔民们的走私航线。当时出海的危险性仍然很高,所有的船都是靠风力航行的木帆船,要是不幸碰上巡逻的日军舰艇就倒霉了。”熟悉民国海南历史的海南师范大学张兴吉教授说。

所有从海外送回或是从香港(澳门)等地购买供给琼崖抗日独立总队的枪支、弹药、药品、纸张、油墨等物资,一般都先集中到广州湾的交通站,再由交通员组织运送到港口,然后交由演丰、昌拱交通站的航运船,或是雇用当地熟悉的船老大,渡过琼州海峡运回琼崖。

开办茶店掩护中心联络站

随着抗战形势的发展,广州湾交通站负责接送往来雷琼两地人员越来越多,运输物资量也越来越大。为了安全

顺利完成任务,交通站需要设立一个中心联络站。经过调查,交通站决定在徐闻的龙塘墟设立中心联络站,对外以良友茶店的形式做掩护。同时又在沿海的前山、海仔、打银村等地设立联络站(点)。终点打银村距东场港仅2公里,与琼崖临高的昌拱港隔海相望,对开展交通工作非常有利。由此,形成了一条西营——硃州(前哨站)——龙塘(良友茶店)——打银村(梁步孔家)——临高昌拱港的地下交通线。为了迷惑敌人,茶店开张的那天,负责人吴必兴还特意邀请龙塘镇的镇长来做证人。吴必兴本人也借国民党徐闻县警佐科招收沿海战时情报员的机会,在报告组织批准后,想方设法取得了警佐科的信任,获得了“战时情报员身份证”做为公开的身份。有了这个身份,在运送物资和护送人员经过徐闻县城时,不用再躲躲闪闪了。

中心联络站建立后,接送干部和物资的任务便连接不断。交通员们与敌人斗智斗勇,为琼崖运去了许多急需的战略物资。

1940年夏,八路军驻香港办事处购买了一部大型火力发电的电台交与接送人员送至西营。当轮船靠岸下货时,电台被法国巡捕发现,当场扣留。怎么办呢?吴必兴急中生智,一面对巡捕说这“货物”是新式农具,买来办农场的,一面找人借了100多块光洋塞给这名巡捕当“饮茶费”。这招很灵,巡捕当场放行。吴必兴拿到电台后,运到打银联络站,由交通员张瑞民、郑菁华护送上船,随同李振亚夫妇等人一同向临高昌拱港出发,抵达琼崖后顺利运抵美合总队部。

从1940年到1941年,这条交通线先后接送从延安、香港和南洋各地派来的林李明、庄田、李振亚、符克、覃威等100多名前往琼崖支援抗战的干部和人员,转运无线电台、军火、药品、医疗器械、纸张、纸币等大量军需物资100多牛车。由于良友茶店这个交通联络站来往人员多,运送物资量大,引起了国民党徐闻县政府的注意。1941年8月,国民党派政府派兵查封了茶店。《琼岛星火——红色交通线专辑》

英勇机智的海上交通员

“活跃在雷琼海上交通线上的交通员们,个个都很机灵聪明,心理素质过硬,临

危应变能力很强。”在前些年搜集党史资料时,赖永生曾专门整理了部分海上交通员资料。赖永生还记得他走访过的交通员陈香钊讲述的故事。

1942年,柯平(澳门地下党负责人)为琼崖购买了一批雷管、炸药。交通员陈香钊把弹药藏在箩筐里,用咸鱼盖在上面加以隐藏。当时陈香钊扮成商人从澳门乘船将这些货物运回湛江,存放在一个交通站里。数日后,经交通站安排,由一个女工挑着弹药随陈香钊去霞山码头上船。

在码头上,突然有一个法国警察拦住这名女工,要求检查货物。尾随监护的陈香钊觉得这名警察应该是在趁机索钱,便快速凑上前去,悄悄地给警察塞了10元钱,称自己是这批货的老板,那女工是搬运工,挑的是私货。尝到“甜头”的法国警察挥挥手就将他们放行了。为安全起见,陈香钊又把弹药运回交通站,再过数日才乘船将其运回琼崖。

穿梭在雷琼交通线上的交通员,像陈香钊这样遇险是常事。他们在航程中遇到的危险更多,随时有可能遭到敌人火力封锁,还可能遇到狂风恶浪的袭击。英勇无畏的海上交通员克服重重困难,越过琼州海峡,出色地完成了地下交通任务。陈大贵、郑菁华、张瑞民等交通员为了完成任务,牺牲在雷琼海上交通线上。还有许多没有留下姓名的渔民和船工,也为琼崖抗日付上了生命的代价。

雷琼海上交通线被掐断

“中共琼崖特委开通雷琼海上交通线,为抗战做出了极其重要的贡献。”据赖永生介绍,1939年夏,琼崖华侨回乡服务团240多名团员先后回到琼崖,与家乡人民一起参加抗日斗争。这些人员就是由我交通员用船偷渡过琼州海峡护送回琼崖的,他们当中有符克、符思之、陈琴等。还有琼崖华侨回乡服务团、南洋华侨救济会等捐献的布匹、药品、纸张等大量物资,也是由我海上交通员冒着生命危险,冲破敌人重重封锁线运回来的。

1942年5月,日军不断组织力量对解放区进行疯狂“蚕食”和“扫荡”,环境恶劣,演丰海边交通站不得不停止海上的交通运送工作,改为琼崖总队部接头处。1943年春,日军占领临高角,设立据点,派兵进驻,对昌拱港全面进行控制,并采取“三光”政策。昌拱海边交通站也不得不停止活动。至此,两条支持琼崖抗战的海上交通线被掐断。

短短几年时间,特委开通的海上交通线已经有力地支持了琼崖持续进行抗日武装斗争。就连日本人都不得不承认,“盘踞在岛内腹地的匪贼,为了恢复战斗力,从雷州半岛方面秘密输入武装弹药,而出没沿海地域扰乱治安。”(《日帝档案资料》)这两条交通线,有力地支援了琼崖抗战的人员和物资顺利入琼。

“琼崖抗战当时最缺的就是军事技术人才和战略物资,从这个意义上说,海上交通线就是当时琼崖抗战的生命线。”张兴吉说。

海南岛