【邮政史研究】

抗日战争时期太行根据地交通工作的创建与发展

张 坷

(中国邮政文史中心(中国邮政邮票博物馆)文史研究部,北京 100005)

摘 要:太行抗日根据地创建初期,中共党、政、军各机关均建立了独立的交通组织,担负着各自系统内的交通联络任务。与此同时,具备普遍性和群众性特点的报刊发行网也在太行根据地广泛建立起来。随着根据地政治、军事形势的逐步稳定,中共的政权建设也不断加强,推动这些分散的交通组织集中起来,并与发行网相互融合,实现了交通工作的统一管理。在此基础上,民邮业务得以拓展,有资寄递开始实行。民邮业务的开办不仅为根据地广大军民的通信权益提供了重要保障,而且对交通工作的建设以及根据地各项事业的发展产生了积极影响。

关键词:太行根据地;战时交通;民邮;报刊发行

中图分类号:K26 **文章编号**:1673-5420(2020)04-0075-12

引 言

全面抗战时期,中共党、政、军各机关均在太行根据地建立了独立的交通组织,担负着传递文件信函、发行报刊、护送人员及输送物资等任务。其基本发展路径为:初期以党内交通的组织形式各成系统,分散自治,后逐步趋向集中和统一,实现了组织领导的"一元化",并在此基础上拓展出民邮①业务,开始实行有资寄递,使根据地交通工作实现

收稿日期:2020-06-09 **本刊网址**:http://nysk.njupt.edu.cn

作者简介:张 坷,馆员,研究方向:革命战争时期的交通邮政。

① 民邮,指面向根据地广大人民群众开办的邮政服务。此说法最早见于1941年2月23日冀太区民政厅厅长李一清在交通局分局、县局长扩大会议上的讲话。

了跨越式的发展。

本文之所以选择太行根据地为研究对象,是因为它是中共在华北敌后创建的具有重要战略地位的一个根据地,中共中央北方局和八路军前方指挥部曾长期驻扎在这里,领导整个华北敌后抗战。因此,交通工作在这一地区受到高度重视,其运行实态更能反映中共领导层在此项工作上的指导思想和发展策略,由此更容易把握抗战时期中共领导下的根据地交通工作的主观走向及特点。目前,学界对于太行根据地交通工作的研究主要集中于党内秘密交通与报刊发行两方面,鲜少对交通工作的整个发展脉络及演变特征等做出全面的阐述和分析。① 换言之,中共在太行根据地主导之交通工作,经历了何种发展历程,才实现了由分散趋向统一,继而开拓出民邮业务?而民邮业务的开办对交通工作自身、根据地的各项事业,以及大众权益又产生了怎样的作用与影响?这些都值得后来者进一步探究。

一、实现"统一"前的根据地交通组织概况

1937年九、十月间,八路军一二九师挺进晋东南,开辟出以太行山为依托的晋冀豫抗日根据地。中共中央北方局和八路军前方指挥部随之进驻太行区,开始领导指挥整个华北敌后的抗日游击斗争。自此,太行根据地成为中共抗战指挥和战略要地。党、政、军各机关成立后,通信工作必不可少。此时太行区的通信机构仅留存有为数不多的几处中华邮政邮局,由于编制严重不足,邮路又不能贯通全区,社会一般通信尚不能维持,更无法承担机动性强、流动性大的战时通信任务[1]146。因此,为适应战时需要,确保通信安全,中共党、政、军各系统内均建立起独立自治的交通组织。如中共中央北方局组建了交通科,专门负责机构内的通信工作,并在太古、平遥两县建立交通站,越过同蒲路封锁线,经晋绥抗日根据地与延安的中共中央建立了联系。同期,在北方局领导下,太行根据地的交通体系逐步建立起来。1937年10月18日,中共冀豫晋省委成立后,所辖晋中、冀晋、冀豫、晋豫、晋东南5个特委和36个县,建立起自省委到特委再到各县委的交通体系。1938年3月,中共冀豫晋省委秘书处向北方局报告,已在全省建立起比较健全的交通组织,并有了定期的交通往来[2]8。1938年6月26日,北方局发出《关于健全交通工作的通知》,再次明确除各级党委外,各级政府和驻地部队均要健全交通组织,以加强战时交通联系。据此,八路军驻太行办事处设立了交通排,配置交通员30余人,主要担负办事处同直南、豫北地区各

① 目前主要相关论述有:张荣杰,《试论太行根据地乡村报刊发行》,《新丝路》2018年第4期;张馨文,《太行秘密交通线上的斗争》,《文史月刊》2017年第11期;熊素芹,《太行和冀鲁豫根据地地下交通线研究》,辽宁大学硕士论文,2011年;亢耀勋,《太行至冀南和冀鲁豫的交通线因何能建立起来》,《抗日战争史及史料研究(一)——中国近代史史料学学会学术会议论文集》,南开大学出版社,1995年。

部队的联系。同年秋,八路军第二战区政治交通局成立,在晋东南第三、五行政区各设分局,负责牺盟总会与牺盟中心区及山西新军政治部的通信联系,并收集日、伪情报。由于各类交通任务机密性强、流动性大,交通局还设有专用秘密交通线和无线电台,负责护送干部、转运军用物资和传送机密文件。1938 年 10 月,日军开始对华北各抗日根据地实施“讨伐肃正”计划,在铁路沿线层层设防,割断了太行区与冀南区之间的交通联系,太行根据地也被分割成块,交通工作进入极其艰苦的时期。为打破封锁,太行区各级党委在原有各交通线的基础上增建交通站,改不固定路线和班期为固定路线和班期,通信方式由专送直达改为沿站接力传递,以此扭转战时交通被分割成块的不利形势。其间,安阳、汤阴、磁县、井陉、平东、太谷、平遥、襄垣、武乡等县增设了交通站,并通过这些站点的接力传递,重新建立起太行区与晋察冀、冀南等根据地的联系[1]3。1938 年 12 月,由共产党直接领导的山西省第三行政督察专员公署和牺盟会成立了专署交通队,负责传递专署与太行区各县抗日政府和群众性抗日团体之间的文件、报刊及少量党内文件。传递方式最初是由交通员从专署驻地直接送往各县政府,再由县政府下发至区公所。在日军侵占了白晋路沿线的城镇后,专署所辖地区被分割成东西两块,专署交通队借鉴太行区各级党委的交通经验,将大部分交通员派驻各县增建交通站,并改直送为接力转送,同时,注重发动群众,利用他们对人、地熟悉的有利条件辅助运邮,将交通任务化整为零,使各县、区政府间保持了密切联系,顺利渡过了这一困难时期。

到 1939 年初,太行根据地党、政、军三大交通体系基本形成,包括中共中央北方局的交通科和中共晋冀豫区党委(1938 年 8 月 19 日,中共冀豫晋省委更名为中共晋冀豫区委员会)及其领导下各地委、县委、区委的交通系统;山西第三、五行政督察专员公署与牺盟会的各专署、县政府、区公所形成的交通系统;八路军第二战区政治交通局领导的各分区、县大队的交通系统。三大系统自建自管,独立组织。在传递方式上,按照实际需要,以半公开、秘密和武装交通三种方式直送或接力转递。由此可见,太行根据地初期的交通工作完全延续了党内秘密交通的特点,即以党的战时任务为中心,哪里需要便在哪里建立联络站,没有固定的班期和路线,随到随发,单线联系。由于敌我斗争形势十分严峻复杂,单线纵向的联系方式是必要的,可以避免出现一处遭到破坏影响一片的恶性后果。但是,随着战争形势好转,根据地逐步巩固,这种分散自治的交通体系已越来越不能适应实际需要了。

1938 年四、五月间,八路军经过数日激战粉碎了日军对晋东南地区的第一次九路围攻,太行根据地进入了一个新的发展阶段。根据地各界群众的抗战热情极度高涨,工救会、农救会、自卫队、青救会、妇救会、儿童团等各种抗日群众团体如雨后春笋般发展起来。据 1939 年初的统计,仅太行根据地内参加抗日群众团体的人数已超过 140 万[2]283。

为加强对这些群众团体的领导,密切各团体之间的联系,中共晋冀豫区党委将各地委间的纵向交通线向横向拓展,在各团体内部组建了通信队、情报网、报刊发行网等。由此,在同一天、同一地点通常有几个单位的交通员来送信送报,不仅秩序紊乱,而且造成了人力的严重浪费。加之此时的交通线尚未贯通全区,通信制度又不健全,导致延误、损坏甚至丢失邮件的现象时有发生[2]283。无序、费时又费力的通信状况愈发不能适应形势发展的需要,根据地的交通工作亟须走向集中和统一。

二、报刊发行网的创建及其推动"组织统一"的作用

在党、政、军各交通体系方兴未艾之时,太行根据地的报刊发行工作也得到了广泛而深入的发展。在革命战争时期,党报、党刊是中共重要的舆论宣传阵地。1937年11月,在八路军一二九师进驻太行区的同时,便于部队所到之处散发和张贴该师政治部编印的《先锋报》,这也是太行根据地最早出现的报纸[3]5。该报报道的内容涉及部队动态、军事常识、生活知识、文娱资料等,丰富而生动,因此拥有众多读者。1938年5月1日,中共冀豫晋省委机关报《中国人报》和中共晋冀特委机关报《胜利报》同时创刊,这是华北敌后根据地最早创办的两份党委机关报。两报均设立了独立的发行站,并配有专职交通员负责报纸发行,逐步将发行线路由县、区延伸至乡村。其间,两报社努力扎根群众,通过组建读者会或读报小组为不识字的老百姓读报,并定期组织通讯员深入农村与老百姓交流,一是传达党的方针政策和工作指示,二是征询办报建议,由此建立起报纸与根据地群众的密切联系。

1939年1月1日,中共中央北方局机关报《新华日报》(华北版)创刊,社址位于太行和太岳山脉中间地带的沁县后沟村。创刊后,北方局即作出指示:"应该努力使报纸成为全华北性的机关报,帮助各地报纸与全华北加强联系,使报纸成为华北新闻文化事业的中心。"[3]13为实现这一目标,北方局将《新华日报》(华北版)定为间日刊,第一期即发行10 000余份,面向华北各抗日根据地发行,紧紧围绕抗战形势和任务进行宣传和报道。但是由于日军严密的军事封锁使交通受阻,在创办初期,该报主要在太行和太岳两区发行,在晋察冀、冀南和冀鲁豫地区的发行量较少[3]27。

负责《新华日报》(华北版)出版和发行工作的部门是报社经理部,辖发行和交通两科,分管出版和发行工作。报社在长治、沁源、和顺、邢台、武安、黎城设立了6个办事处,各县设分销处,各行政村设分订处,形成了一个自上而下、深入基层的发行体系[1]3。报纸出版后由交通科先送至办事处,再由办事处送至分销处。各县党、政、军机关单位和学校、村公所订阅的报纸,由分销处至分订处层层转递。中共中央北方局、八路军总部、

一二九师订阅的报纸,则由报社直接分送。若路程较远,则在中途设站。站与站之间最初为 60 华里左右,每站驻 1 ~2 人接力传送,昼夜不停。后缩短为 20 ~30 华里设一站,传递速度也明显加快,如沁县到长治相距 200 余里,交通员往返送报只需 26 小时,几乎一天一个来回[3]211。由此,《新华日报》在太行、太岳两区初步建立起一个较为健全的报纸发行网。到 1939 年年底,《新华日报》已有通讯员 100 余人,读者会几十个,发行线路也已经深入到冀南、豫北、晋察冀及晋西南等广大的敌后地区[3]209,读者包含党、政、军、民各级人士。曾有一位救亡团体的代表发出这样的感慨:“中国没有一个报纸有像《新华日报》那么远大的眼光、伟大的魄力,深入到敌人后方来反映抗战,组织抗战,指导抗战。”[3]207虽然这一评价并不全面,但是能够反映出该报所具有的深厚的群众基础。

截至 1940 年初,太行区创办发行的报刊包括《胜利报》《新华日报》(华北版)《黄河日报》《先锋报》《战斗》《党的生活》等计 20 余种。这些报刊基本都建立了各自固定的发行网路。报刊发行具备的普遍性和群众性的特点,为在太行区组建起一个统一的报刊发行体系奠定了基础。首先是较为健全的运行基础。各报纸的发行线路为自上而下逐级转递,一直延伸至学校和村庄,其机构设置更加健全,运行速度也更加快捷,从而保证报纸出版后能够及时传递到读者手中。其次是较为良好的群众性基础。与同时期的党内交通组织不同,报刊发行的服务对象不仅仅局限于党、政、军机关和抗日团体,还包括普通民众,他们不仅是报刊读者,还通过读者会或读报小组参与报刊建设,部分村镇的老百姓甚至担负着报刊的传递任务,在一定意义上属于发行工作者。由此,报刊发行工作本身和它要宣传的内容一样,对根据地群众产生了潜移默化的影响。1940 年 1 月 1 日,在《新华日报》创刊一周年纪念会上,八路军总司令朱德如此评价:“一张新华日报,顶一颗炮弹。”[3]12可见该报在根据地的影响力之大。八路军副总司令彭德怀也曾发文称赞:“(《新华日报》)是在敌人铁蹄蹂躏的废墟上诞生的,并且在游击战争的流动中出版;它享有广大群众的热烈爱戴,并能同广大群众的战斗情绪融合起来。”[3]12这种融合不仅仅体现在战斗情绪上,也体现在人民群众对报刊发行工作的统一认识上。事实上,《新华日报》(华北版)自创办之日起,在各县的分销处和发行网与《胜利报》就是基本统一的[1]4,这更加增强了统一两报组织管理体系的可能性。而上述两个方面的优势,为在报刊发行体系统一的基础上进一步统一太行区乃至整个晋冀鲁豫边区的交通工作提供了必要条件。

三、由“分散”到“统一”的交通工作体系的形成

自 1939 年 7 月至 1940 年 3 月,晋冀豫区在粉碎了日军的第二次“九路围攻”,继而

又打退了国民党反动派发动的反共高潮后,太行区的斗争局面大为改观,根据地得到进一步巩固和拓展。1940年初,中共中央向全党发出《抗日根据地的政权问题》的指示。1940年4月11日,中共中央北方局和八路军总部在太行区的黎城组织召开了冀南、太行、太岳三地高级干部会议,史称"黎城会议"。此次会议的中心议题是全面总结两年多来在抗日、反顽斗争中的经验和教训,确定今后根据地的建设方针。此前,冀南、太行、太岳各根据地间尚未建立起密切联系,在日、顽夹击下,几个区域时常处于被隔断的状态,很难实现党的统一领导。因此,会议提出成立冀南、太行、太岳行政联合办事处(简称"冀太联办"),统一领导党、政、军群各方工作。在这一趋势下,《新华日报》和《胜利报》率先合并,成立了《新华日报》太北①中心办事处,统一了两报的行政领导和发行网路。太北中心办事处隶属中共太行区党委宣传部领导,下设发行和交通两科,全面负责太行区各类报刊书籍的出版与发行。办事处成立后,即在已有报刊发行网的基础上对全区各地的发行机构作出相应调整。两报原有各办事处、分销处合并,并根据各领导机关分布情况重新规划出5个办事处,18个分销处。还增建了发行干、支线,各类报刊出版后,经干、支线定时定量地输送至读者手中,并沿线代转区党委的公文和信件[4]85,初步建立起交(通)发(行)合一的组织管理体系。

经过充分的准备,1940年8月1日,冀太联办在涉县东辽城正式成立,辖冀南、太行、太岳3个行政区,15个专区,115个县。太行区是冀太联办的直辖区。冀太联办成立后,亟待建立起一个健全的交通体系,以应对日益复杂的工作局面。1940年9月1日,冀太联办召开了第一次交通扩大干部会议,决定以《新华日报》太北中心办事处为基础,成立冀南、太行、太岳行政联合办事处交通总局(简称"联办交通总局"),统一领导根据地的交通和发行工作。1940年10月1日,冀太联办公布了《冀南太行太岳行政联合办事处各级交通局暂行组织条例》,明确联办交通总局的任务是转递党、政、军机关及抗日民众团体的公文、信件,发行各类抗日书报杂志刊物,打通各地联络[4]165。自此,党、政、军三大交通系统得以统一,"交发合一"的组织架构正式确立。总局将太行各专区与各县的原报纸办事处和分销处统一改组为专区交通分局和县交通局,设立分局5处,县局27处,均由总局直接领导。分局与县局相距过远者,每隔40华里设交通站,交通员接力转运,当日可返回原站[1]6。在原有报刊发行网的基础上,新的交通邮运网逐步发展成型。

从组织架构和任务性质看,交通局是一个具有高度组织性、事务性及政治原则性的机构。这也是战时交通机构的主要特点。这一特点的外在表现为交通与报刊发行实现

① 日军对晋东南地区展开第二次"九路围攻"期间,侵占了白晋、邯长等交通要道,将太行区分割成太北、太南两个独立地区。

了组织领导的统一。“统一”成为战时交通执行力和效率的保证。但是在成立初期,总局、分局、县局及干线站的关系尚不十分明确,既懂技术又能管理的交通干部非常稀缺,各项制度不够健全,加之根据地物资匮乏,邮运设备不足,各根据地之间的联系也没能全面打通,无法迅速形成合力。到 1940 年年底,联办交通总局的实际管辖范围仍局限于太北区的 27 个县局[1]62。

进入 1941 年,日军对太行根据地的封锁割裂更加残酷,各项交通工作面临着更加紧迫的局势。1941 年 2 月 23 日,冀太联办交通总局召开太行区分局、县局长扩大会议,明确了下一步交通工作的主要任务,即健全干线,打通外线,贯穿乡线,努力保障党、政、军的通信联系。此外,冀太区民政厅厅长李一清在会上首次提出,为加强交通工作的正规化发展,要实行有资寄递,开办民邮业务[4]171。此时提出发展民邮主要有两个动因:一是统一后的根据地交通工作已经具备了包括局所、网路等普遍而广泛的运行基础,为开展民邮业务提供了必要条件;二是交通工作深厚的群众基础不容小觑,战争局势越是严峻复杂,越需要向群众宣传,争取群众的参与和支援,同时,亦能使广大人民群众成为交通工作的受益者,享受通信服务的权利。为完成这一目标,联办交通总局主要做了以下三项工作:

首先,重新划分邮区,加强行政领导。按照新的区划,太行区设 5 个分局, 35 个县局。各县局与分局之间沿交通干线每 40 里设一站,每站设站长、收发各一人,交通员若干。总局、分局、县局、交通站的职责权限得以明确,“局”“站”功能分离。交通局是按行政区划建制设立的,执行政府的交通法令和政策,管理所辖范围内的交通工作并具体承办邮件的接收。总局和分局均设有专门部门,负责接收驻地党、政、军、民机关、团体交付的邮件。交通站则是干线交通递件转递机构,除指定站可办理接收投寄邮件外,不对外接收投寄寄件。在紧急情况下,各级交通局可随政府部门转移,交通站则必须在固定范围内坚持工作,这样既能保证战时交通工作的原地坚持,又能做到灵活机动,为反“扫荡”时期的各方通信提供了保障。

其次,加强邮运网路建设。邮运网路是交通工作的基础,没有健全的邮路组织,邮件就无法传递。联办交通总局一成立,便着手组建以党、政、军领导机关集中地区-太行区为中心,辐射四方的邮运网路,并组建武装交通队,开辟通往各友邻地区的秘密交通线路。1941 年以后,太行区基本上形成了环线(通往各战略区的主干线)、干线(区内各专署、办事处的交通线)、支线(环线和干线未到达的县与环线、干线相连接的线)、乡邮线(县到区村的交通线)4 种交通线路相结合的邮运网路,并随战争形势的发展变化不断调整、扩大。

再次,为改进技术,联办交通总局建立了干线站转递制度和营业报表制度。此前,由于缺乏统一的制度,各机关、部门分别制定一套办法,执行起来混乱无序,时常一站停

误全体受阻。加之人手不够,隔一日一发,导致邮寄速度下行快、上行慢。新的业务制度陆续出台后,各路局、站按照固定的出发与收件时间,一日一发,同时辅以收发文簿、凭单、封单、联单等表格制度,上下紧密衔接,加快了转递速度。

经过近半年的努力,虽然距离完成民邮建设的目标尚远,但是根据地的交通机构得到了充实,邮务技术和工作制度不断改进和完善,邮运速度也有所加快。据统计,1941年2月至6月间,太行、太岳两区共转递统封10万余件,平均每天转递660件。此外,转递报纸20万至100万份,其他各类宣传品累计20万件[1]68。太行根据地的交通工作逐步步入正轨。

1941年9月1日,太行、太岳、冀南和冀鲁豫、鲁西根据地合并,正式成立了晋冀鲁豫边区政府。同期,冀太联办交通总局改称晋冀鲁豫边区政府交通总局(以下简称边区交通总局),内部设"一室三科",即秘书室,交通行政科、业务管理科和供给科,行政领导分工更加细化,所辖范围也进一步扩大。为了加强统一领导,遵照边区临时参议会的决议,边区交通总局重新调整了行政区划。太行区分局由5个增为6个;县局增加1处,共36个;交通站增至46个;秘密联络站4个,由县局直接领导;全区交通干部达到一千余人[2]81。根据地交通工作进入全面推进民邮建设时期。

四、推进民邮建设的努力及其影响

边区交通总局成立后,进一步明确交通工作的任务是"寄递党、政、军、民机关、团体及人民群众的公文信件,发行书报,办理汇兑,转递包裹"[1]254。由此,民邮建设的方向与内容正式确立下来。自1942年初,太行区各级邮政部门开始为开办民邮业务做准备。然而,这一年正值太行区遭受日军疯狂"扫荡"之际,根据地的工作条件异常艰苦。根据中共中央关于"精兵简政"的方针,太行区交通局围绕"一切为了提高工作效率"的总目标在全系统精简人员,全区交通干部由原来的1 000余人减至650人。此外,采取"局兼站"的办法缩减机构,36个县局减至32个,46个交通站减至39个。在32个县局里又有18个"局兼站",其中干线"局兼站"9个[1]77。

机构与人员的减少直接影响到干线运转。为弥补人手不足,干线中的九个"局兼站"都固定了任务,建立了站站分发制度,并予以拆包分发权利,减少了绕路误时之弊。同时,取消了一些重复的、不必要的站点,并增添新的支线,使站点的配置合理化。1942年3月以后,这些站点的人员编制固定下来,明确了领导关系,保证了转递速度。但是,由于"局""站"功能合并,县局的力量有限,干线的人力又不足[4]378,这一时期乡邮线的建设相对比较薄弱。

尽管如此,边区交通总局仍为开办民邮业务做了一系列准备。不仅参照国民党中华邮政的业务章程印发了相关业务规定,并且在物资匮乏的情况下想方设法筹备了邮运工具。如用木戳代替邮戳,用木秤代替磅秤,发明了木制的封口器代替火漆封口器,各种表格均使用麻纸,等等。为使干部职工熟悉并掌握相关业务,太行区各分局、县局均组织了业务培训班。为扩大对外宣传,各分局、县局举行了集会仪式,张贴通告,并召开所在地“机关首长座谈会”,说明实行有资寄递的目的,就某些事项交换了意见。这些宣传和动员为实行有资寄递、开办民邮业务制造了广泛的社会影响。

1942 年 6 月 1 日,太行区正式发售邮票,开始办理民邮业务。业务种类包括平信、挂号、汇兑及包裹业务[4]91。然而,实际情形并不像想象中那样顺利。由于战争局势不同,各分局实行有资寄递的日期也不同。三、四、五分局统一于 1942 年 6 月 1 日开始,二分局是 1942 年 6 月 11 日,六分局是 1942 年 7 月 1 日,而一分局则是 1942 年 8 月 11 日。开办日期不同直接导致了各地在邮件处理上的混乱无序。在业务制度上,由于教条地照搬了中华邮政的业务章程,未能按照实际需求作出调整,在实际操作中无章可循。一部分交通人员甚至产生了单纯营业的偏向,故意造成欠资[1]79,引起了社会的普遍不满。同时,各机关、团体由于长期以来已经习惯于利用党内交通免费传递文函,对于付资寄递存在抵触情绪,表现出各种方式的不合作。如某县县长召集各区村干部开会命令不用交通局送信,统一由各县政府通讯班送信;各地政府主张区村信件不贴邮票,由交通局义务代送;有的区村为了减少花费,用洗刷后的旧信票寄信,甚至有的人认为交通局卖信票是为了机关生产[1]80。

针对上述种种问题,晋冀鲁豫边区政府交通总局经过认真研究总结,结合各方的建议和需求,对邮政业务做出大幅度调整,以简易实用为标准重新修订邮寄章程,逐步打开了工作局面。如将业务种类统一归并为信函、新闻纸、印刷品、包裹和汇兑 5 大类,并根据实际需要将上述种类细化,创办了官署公文、抗属信件、政治传单、稿费兑换券及解款汇兑等新型业务[4]378。除抗属邮件一律免费外,其他各类邮件按照降低资费的原则划定不同收费标准,如官署公文按信函寄递,但起重高、资费低;①政治传单属印刷品,资费较低并可优先传送。同时,简化寄递手续,如稿费兑换券业务,即报社书店付给通讯员的稿费,只要将交通局印刷的稿费兑换券随信寄去,通讯员收到后可到各地任何一处交通局兑取现款,十分方便。为实现全区通汇,没有汇兑资金,就由收汇局将现款封固登记,沿线传递至兑付局。新的业务制度便利了根据地各界人士的用邮需求,有效推动了

① 1945 年 1 月边区交通总局对官署公文业务重新作出规定:“一县范围内”互寄官署公文,一律免费收寄,不贴邮票。

邮政业务的普遍开展。1942年10月10日,边区交通总局正式颁布了《晋冀鲁豫区交通局邮寄章程》,并提出"准确、迅速、秘密、安全"的八字方针[1]331。章程对邮件交寄、投递、改寄、查询,无着邮件、各类邮件之处理、责任与赔偿,邮票、邮戳、邮件种类,邮政资费等均作出具体规定,将业务制度逐步统一起来。

在敌后广阔的农村根据地,开办民邮业务的关键在于健全区、村间的组织和机构。为解决乡邮建设力量不足的问题,在业务制度统一后,边区交通总局开始调整干线设施,再度将"局""站"功能分离。上至总局,下至县局,负责组织全区的邮运网路,通过在各行政市、镇、区、村组建邮务代办所和收发处吸收和转递民信,有效弥补了乡村邮务力量的不足。到1942年年底,除游击区外,太行区各行政村的交通机构及通达线路基本建立起来。区一级设有区邮务代办所,村设收发处,两者之间以各行政村为基点,每隔8~10里设立乡村交通站,上下相连、左右互通,建起全面的区村交通线。一分区312个行政村全部贯通;三分区412个行政村到达396个;五分区424个行政村到达295个;六分区250个行政村到达245个。行政村到各自然村,除边沿地区外,可到达70%~90%,各分区大体相同[1]489。各行政村又设有邮政委员,同时参与村政委员会,将乡邮建设列为村政日常议事日程。乡邮建设逐步走上全面发展道路,使深入基层、惠及普通百姓的邮政服务成为可能。1942年10月,晋冀鲁豫边区交通总局在太行区四分区平顺乡设立了邮务代办点。当地百姓纷纷感叹,"咱们可有自己的邮政局了","免得一封不关紧要的信件也要派人去送","这回可有制度了"[1]84。由此看来,广大农村地区的用邮需求是比较迫切的,而民邮业务的开展正是满足了这一需求。

据1942年的统计,太行区全年邮件转递量为1 379 740件。实行有资寄递后的6月至12月间,共计841 898件,占全年总量的61%。其中,平信34 835件,官署书文20 904件,新闻纸760 905件,交通公文15 529件,包裹400件。同期还办理汇兑11 816.70元,售出信票10 966.11元[1]82。在各类业务中,官署公文仅占全部递件量的2.48%,平件、新闻纸、包裹、印刷品、交通公事、汇兑等业务量达到97.5%[1]82。这说明根据地的交通局已经具备了社会公共服务组织的性质,不仅仅是专一性的党内交通组织了。

邮政业务量的提升、业务面的扩大,大大推进了交通工作的开展。通过包括有资寄递在内的一系列制度的落实,不仅规范了业务处理关系,而且以邮票本身作为寄递许可证,明确了责任关系,也加快了邮件的转递速度。在邮件处理过程中,工作人员通过规范化操作,提高了对邮政工作的认识,在客观上受到了潜移默化的教育作用,对递件处理的责任心也随之增强,敷衍塞责的现象明显减少。调整业务章程,拓展乡村邮路等举措,真正体现了交通部门为民服务的决心与行动。而业务范围的扩大、业务量的增加,

也反映出社会各界对实行有资寄递制度态度的转变。当然,完全接受这一制度是需要时间的,而邮票本身即起到一种宣传作用。因此,随着交通工作影响力的扩大,有资寄递在为民服务的同时,也逐步获得了社会各界人士的理解和信任。

开办民邮业务对根据地的文化与商业的发展也产生了积极影响。它促使函购订阅成为各书店的主要发行方式之一,加速了根据地的文化传播。根据太行区各新华书店的不完全统计,1942 年 6 月至 12 月,邮购款项从 50 元增至 1 000 元;汇兑款总计7 433.25元,其中,书报汇兑款 5 246.50 元,占总量的 70%[1]83。读者从报纸上看到有新书出版即可通过函购书籍买到,这在以前是不可能办到的。从业务量来看,民邮业务的开办对密切商业关系,扩大交易范围,繁荣市场贸易也起到了促进作用。仅以阳邑县为例,半年来的商函信件占到平信总量的 50%[1]83。

民邮业务的开办加强了人与人之间的联系,密切了社会关系。如寄递抗属邮件,不仅极大地便利了抗战军人与其家庭的联系,而且鼓舞了部队的军心和士气。此外,民邮业务的发展进一步促进了根据地邮政与中华邮政的合作关系,加强了根据地内外的联系。1942 年至 1943 年间,太行区各交通局共收递邮件 5 348 件[1]155,基本满足了这一时期根据地内外各界人士的通信需求。1943 年春夏,中华邮政全部撤离太行区,由共产党领导的各级交通局成为保障根据地人民群众通信权益的唯一机构,并一直延续至抗日战争取得胜利[1]155。

结　论

太行根据地的交通工作在整个抗日战争时期经历了从无到有、从分散自治到统一管理的艰难曲折的发展历程,在中国共产党的领导下实现了跨越式发展,并开拓了民邮业务。在此过程中,党、政、军三大交通体系的统一,以及“交发合一”管理体制的形成,为党内交通向民邮的拓展奠定了组织基础。在这一框架下,交通与发行工作相互融合,形成了自上而下的具有普遍性和群众性特点的邮运网路,推动邮政服务深入到乡间地头,从而对根据地的政治、经济、社会、文化等各项事业的建设和发展产生了积极影响。其中,最根本、最直接的影响即是加强了人与人之间的联系。在残酷的战争年代,保障人民群众的通信权利是邮政部门的基本职能,亦是根据地政权建设的重要组成部分。尤其在抗战后期,由于根据地内中华邮政撤离,中共领导下的民邮业务的开办成为根据地人民群众通信权益的唯一保障。广大人民群众由此获得了平等、尊严和身份感,纷纷支持和拥护这一举措,为根据地的政权建设赢得了民心。从这一意义上来讲,民邮业务的开办可谓是革命性

的,其将战时交通工作推向了一个新的发展阶段。

参考文献:

[1] 太行革命根据地史总编委会. 太行革命根据地史料丛书之十二:交通邮政[G]. 山西:山西人民出版社,1995.

[2] 华北交通邮政史料组. 华北解放区交通邮政史料汇编:太行区卷[G]. 北京:人民邮电出版社,1993.

[3] 姚文锦,余大中,张彦昭,等. 晋冀鲁豫边区出版史:山西部分[M]. 山西:山西出版社,2009.

[4] 华北交通邮政史料组. 华北解放区交通邮政史料汇编:晋冀鲁豫边区卷[G]. 北京:人民邮电出版社,1993.

(责任编辑:楼启炜)

Establishment and development of communication in Taihang Base Area during the Anti-Japanese War

ZHANG Ke

(Literature and Historical Studies Office, China Post Literature and History Center (China National Post and Postage Stamp Museum), Beijing 100005, China)

Abstract: In the early stage of the establishment of Taihang Anti-Japanese Base Area, communication organizations were independently established by the party, government, and military organs led by Chinese Communist Party. Over the same period civil newspaper and periodical network featuring great popularity have been widely developed. With the gradual improving of the political and military situation and strengthening of CCP political power, Taihang Base Area saw the unification of the communication organizations integrating civil newspaper and periodical departments, which promoted the standardization of communication management system and laid the foundation for the opening of postal services for ordinary people. In consequence, the establishment of a stamp-system provided sufficient protection of the communication rights and interests of the masses, as well as a positive impact on the development of the communication work itself and various undertakings in the area.

Key words: Taihang Anti-Japanese Base Area; wartime communication; postal services for ordinary people; newspaper and periodical distribution