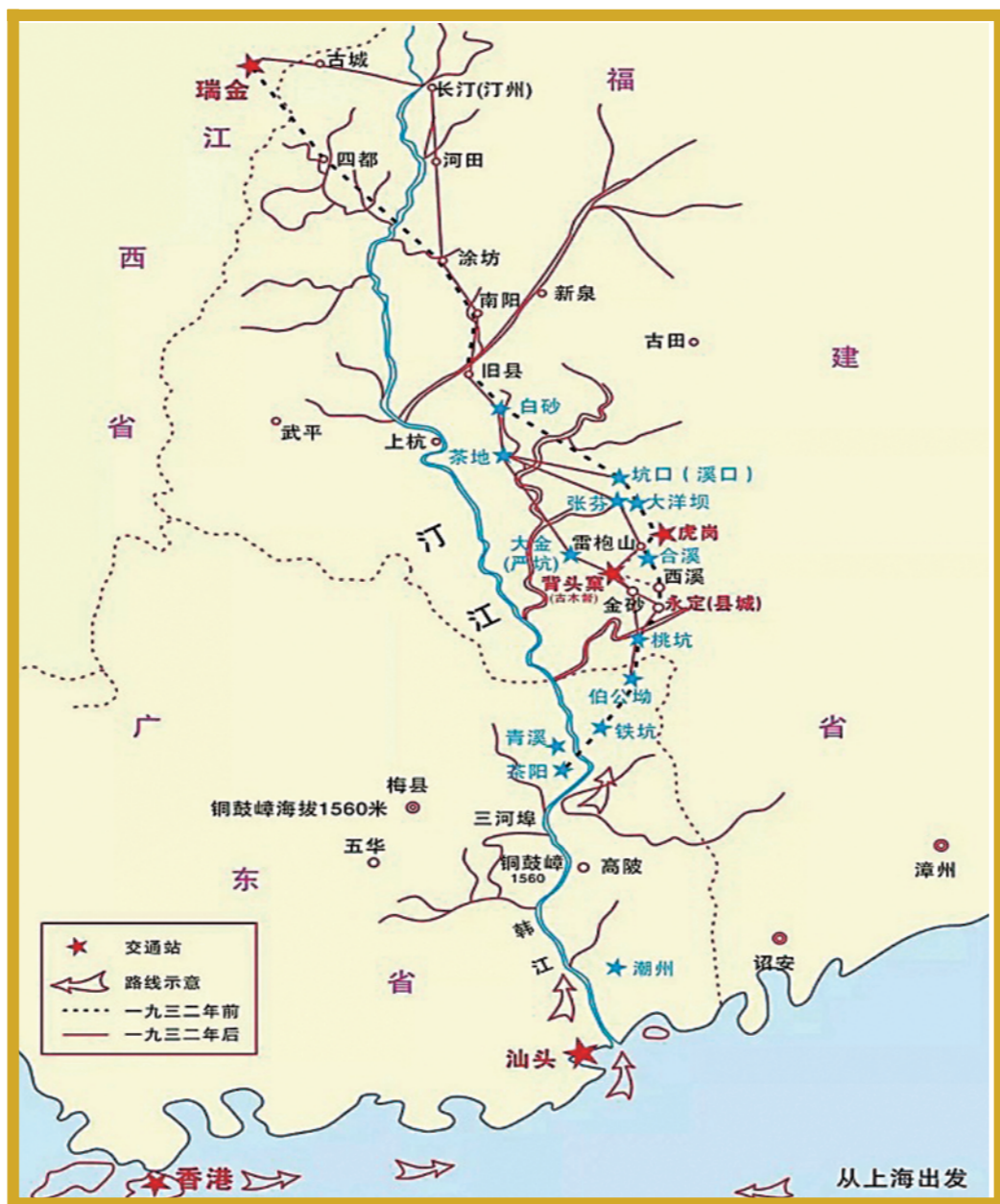


90年后,寻访绝密“红色交通线”

这条线路由从上海出发,经香港,广东汕头、大埔,闽西永定、上杭、长汀,抵达目的地江西瑞金

在这3000公里交通线上,交通员们日夜不停地传递信件、护送干部、输送物资进入苏区。据不完全统计,中央红色交通线共护送周恩来、瞿秋白、邓小平等200多位领导干部转移到中央苏区,还运送了6000多担苏区紧缺的物资,同时传递了大量中央和地方的文件、情报资料



记者手记

在“伯公凹”读懂红色交通秘史

客家人称土地公为“伯公”,客家人走到哪里,“伯公庙”就建在哪里。地处山坳的闽西小村“伯公凹”,是1930年代中央红色交通线“入闽第一站”。今天,它是人们感悟“红色交通线精神”的红色地标。在中华苏维埃共和国临时中央政府成立90周年之际,记者从福建龙岩永定城区出发,将这个闽粤交界处的深山小村庄,作为探寻“中央苏区血脉”的第一站。车出永定城区西南方向约20分钟,就来到伯公凹所在的山脚下。10月中旬,受冷空气影响,这里阴雨绵绵、水泥路面湿滑,上坡时几乎要溜车。过了一段陡坡,沿盘山路再有一刻多钟,才到伯公凹。同行的永定区红色文化保护传承弘扬工作领导小组办公室主任阙俊聪介绍,当年进山都是土路,而交通员在执行任务时,出于安全考虑连土路也不能走,只能穿行于深山密林中。多数情况下,他们还要以夜幕和雨天为掩护,肩扛手挑执行任务,其艰难程度难以想象。伯公凹一带当年也是白区和赤区的分界线之一,不但邻近国民党统治区,而且村小人少,作为党的秘密站点有很大的暴露风险。这样一个小村庄,为何“摧不垮、打不掉”,成为交通线上的重要中转站?答案是共产党员革命信念的坚定和当地群众的大力支持。全村仅30多人的伯公凹,至全国解放,有13位党员和群众先后为革命牺牲,仅红色交通员邹端仁家族就涌现出7名烈士。

小小伯公凹,是3000公里中央红色交通线的缩影,珍藏着精神的密码。“中央红色交通线是隐蔽战线,交通纪律严明,还有很多牺牲的交通员和群众的名字是不可查的。”原永定区委党史研究室主任赖立钦说,无论是隐蔽战线上的牺牲,还是长征路上闽西子弟甘洒热血的“一里一忠魂”,都反映出当年苏区干部群众对革命坚定的信仰。今天,随着一些史料的解密,中央红色交通线这一中国共产党当年的隐蔽战线,被越来越多的人关注和熟知;在中央红色交通线所在地的努力挖掘、保护下,一批当年的交通站点先后被列为国保、省保和县保文物保护单位。记者在探访中看到,在永定、长汀等地,中央红色交通线遗址遗迹通过活化利用,不仅成为传承弘扬苏区精神、开展干部党性教育、国家安全观教育等红色教育的现场教学点,还成了结合红色旅游、乡村振兴,助力原中央苏区振兴发展的宝贵“红色财富”。“包括我的先辈邹端仁在内的革命先辈,怀着对国家美好未来的向往,向死而生。如果能看到今天强大的祖国和人们的幸福生活,他们一定非常欣慰。”从事中央红色交通线文化传播工作的烈士后人邹广敦说,自己的责任,就是要把革命先辈的故事传播出去,让更多人从中汲取精神力量。

增加被敌人消灭的风险。事实上,他们认为,当前闽西的革命形势高涨,正是建立和巩固这一根据地的大好时机。“这封姗姗来迟的信,让毛泽东等感到,随着中共中央和闽西苏区之间的联系问题日趋突出,建立彼此联络通畅的交通线成为迫切需要。”王盛泽说。同时,巩固、发展和扩大苏区也需打通一条交通线来获取外界支援。“不给粒米勺水之接济,片纸只鸟之通过。”苏区革命根据地建设的开展如火如荼,让国民党统治集团感到不安,连续发动大规模军事“围剿”和持续而严密的经济封锁。在邻近红色根据地的敌占城镇,国民党对食盐、煤油等相关紧缺物资实行“公卖”制,并断绝赤、白区域间的交通。

苏区许多日常生活必需品十分紧缺。有些地方盐比金贵,甚至有价无市。苏区军民用香干、萝卜水、辣椒干代替食盐煮菜,由于长期盐摄入不足,许多群众腿脚浮肿似“大象脚”,还有人患上各种疾病,甚至丧命。红军指战员体质明显下降,严重影响部队战斗力。西药、布匹、煤油等物资也十分紧缺,苏区生产的粮食、土纸、钨砂又销不出去,无法换取资金支持革命。“快速发展的苏区革命根据地还面临干部和技术人员紧缺的情况,同样需要得到党中央的支持。但在敌人的严密封锁下,大量外来人员的流动,在中央到苏区的路途中极易被国民党发现。”原龙岩市永定区委党史研究室主任赖立钦说,这都需要有一条安全、畅通无阻的交通线路来解决。



上图:伯公凹交通小站。永定区委党史办供图

左图:中央红色交通线路示意图。永定区委党史办供图

下图:伯公凹村口坡上亮着伯公灯的伯公庙。新华社记者秦宏摄



1930年,毛泽东派人专程前往上海,向中共中央政治局常委兼中央军委书记周恩来汇报急需建立由上海通往闽西、赣南苏区交通线的意见与设想,得到周恩来充分肯定和大力支持。同年,周恩来领导成立中央交通局,开辟了由上海党中央通往全国各革命根据地的长江、北方、南方三条秘密交通线。其中,连接上海与闽西赣南中央苏区的南方线,后来被称为“中央红色交通线”。这条线路由上海经香港、广东汕头至闽西、赣南,从1930年设立,一直坚持到1934年10月中央红军长征后,成为三条交通线中持续时间最长、发挥作用最大、最为隐秘的一条。“一日走40-70里,机要文件日夜兼程100里。”3000公里交通线上,交通员们日夜不停地传递信件、护送干部、输送物资进入苏区。据不完全统计,中央红色交通线共护送周恩来、瞿秋白、邓小平等200多位领导干部转移到中央苏区,还运送了6000多担苏区紧缺的物资,同时传递了大量中央和地方的文件、情报资料。

中央红色交通线源源不断地为中央苏区“输血”,因此毛泽东赞称,“交通线就像我们身上的血脉”。党史专家则称其为“中央苏区看不见的生命线”。

在刀尖上行走

走进龙岩市永定区中央红色交通线纪念馆,迎面可见一幅“中央红色交通线示意图”。曲折绵延的交通线,仿佛血管般在闽粤赣大地延伸开来。周恩来对红色交通线工作十分重视,要求“宁可放弃苏区一个县,也要办好交通线”。具有丰富地下工作经验的他,在站点线路的设计、规章制度的制定、交通员的选拔上煞费苦心。很多人会问:上海到瑞金,地图直线距离不足1000公里,为何红色交通线要走3000公里,从海路绕道香港、广东汕头,再取水路、陆路到达中央苏区?“南方线水陆兼备,可以避开部分陆路国民党军队的盘查。且线路横越沪、港、汕三大城市,香港、汕头是华洋杂处,百业并存,易于交通员化装往来。此外潮汕地区开展革命较早,群众基础较好,易于秘密隐蔽。”福建省委党史方志办研究二处副处长毛立红这样解释。闽西交通大站曾设在虎岗镇虎西村晏田祠。还未走近晏田祠,一座灰白色砖木结构的建筑就映入眼帘。这是绝密交通线上少见的大站,主屋带有前廊,两翼还有横屋,中

轴线自东向西依次为池塘、围墙、天井和正厅。在虎岗,墙上保留着很多当年红军言简意赅、朗朗上口的手写标语。这些红军足迹的重要标识揭示着这里坚实的革命基础。就是利用这些有利条件,中央红色交通线日夜不停地传递信件,护送干部和输送物资进入苏区。

不过即便多绕了2000公里,交通员仍然需要冲破重重防线,与敌人斗智斗勇。尤其是从广东上岸后,沿路到达中央苏区要经过密布地方军阀和国民党地方保安团的闽粤交界地带,危险重重。

为了保障安全,交通线实行了一整套秘密工作方法。例如,各线、站只同所在地党委书记一人联系,不准和别的负责人发生关系。交通员只有单线联系,不产生任何横的关系,一般互不认识,也不了解全线的情况。在交通站点的安排上,有的以家庭形式出现,有的则以店铺或者学校形式出现,甚至有的点还出现在娱乐场所。交通员在执行任务时,常用别的身份作掩护,一般化装成商人、画家、探亲或赶集的买卖人;多是两人结伴同行,一前一后,前者空手,主要看风,后者身带文件。前面发现情况,后面就马上转移,保护文件的安全。运送的物资经过包装后,由交通员化装携带,或利用社会关系托运到汕头,再由交通站转运。

水陆交接的码头处,常有重重关卡。“码头上等候的交通员如果看到靠岸的船只前面挂一个竹制的帽子,就明白船上有货物或重要人物。接头暗语‘江面无风,要起船了’,表示可以安全交接,反之‘江面起风了’就代表危险。”永定区委党史和地方志研究室研股股长林添茂说,船到广东大埔青溪站后,交通站立即组织群众趁夜抢运,再转运至闽西。

交通站点也都设置便门等,以利交通员随时撤退。

红色交通线福建境内最后一站,位于长汀县古城镇中街路37号,是一家名为“永源祥”的杂货店。这是一座长条形带阁楼的商住两用建筑,前面是商铺,后面可以住人歇脚。整条街上都是这样结构的店铺,每家店铺的大门上都会留一方形、脑袋大小的门洞,夜晚做生意时店铺会关闭大门,仅留门洞一手交钱一手交货。

但留心观察也许能注意到,“永源祥”和其他店铺有个细微差别——门上的门洞造型奇特似雕花。

店内前后厅两边各有一扇门,加上前门和后门,这座商铺竟有六扇门。现在的店主人余必胜说,爷爷余景年曾对家人讲,如果有人先摸门板上的门洞,发出有规律的声音,再敲门三下,即可开门。否则,绝不随便开门。虽然当时他感到不解,现在想来,这叩门声应是“接头暗语”,而屋内的六扇门,则是为了交通员接头时若遇上抓捕,可向多个方向逃跑。

交通员要穿越赤白交界地区的层层封锁,闯过军警的盘查和暗探的追踪,避开反动民团的袭击,需要能文能武、智勇双全。林添茂说,要成为一名交通员,除需要党龄3年以上、政治上坚定可靠、有丰富的斗争经验、机智灵活、有一定文化、能快速辨别陌生人、记忆力强外,还要“不能说梦话”。

在执行任务过程中,交通员要遵守十分严格的保密纪律。交通员不能查看和询问无关信息,甚至不许照相。袁荣臻曾在回忆录中写道:“我们和秘密交通站接头以后,一切行动都听向导的。不该问的,什么都不能问,你问他,他也不会告诉你。靠近城镇地区,你只是远远地跟在向导后边走就是了,他说白天走就白天走,他说晚上走就晚上走。”

为了避免随身携带的情报和物资被搜到,交通员们想尽了办法。柴火里、雨伞中间的竹竿里、装运书籍的竹篓里,甚至粪桶里,都可能装有物资与情报。在闽西革命历史纪念馆中,摆着一个农村双层粪桶的复制品,上层可以装粪肥,从旁边拉开藏着一个隐蔽的隔层,可以放盐巴、药品等物资。当年交通员和农村妇女运输队就是以挑粪下田为掩护,一担一担地为根据地军民运送急需物资。“大粪臭气熏天,国民党关卡检查人员不愿靠近。类似的土办法和民间智慧解决了不少物资或情报运送的难题。”林添茂说。

每一次护送任务都危机四伏,需要交通员快速应变,和敌人斗智斗勇。为了顺利带回物资,交通员有的穿着泡满盐水的棉衣,忍着不适回到赤区熬出食盐;有的假装抬棺人,用棺材运回食盐;有的用花轿“送亲”掩护接送干部、传递文件,进行革命联络活动。(下转14版)