

# 100 奋斗百年路 启航新征程

## 坚持把报纸送到群众手中

——从《抗战日报》到《晋绥日报》之五

□ 文/图 本报记者 木二东

不管是《抗战日报》，还是后来更名的《晋绥日报》，在印出以后都需要交通员将它们递送给晋绥边区的用户和读者。由于日寇对根据地实行封锁，所以交通员要把报纸送出去，不仅要有适应当时环境的发行体系，更需要有千千万万冒着生命危险，穿过日军封锁的交通员。

### 四级报纸发行体制

1940年9月18日，《抗战日报》正式在兴县创刊，随即晋西北行署决定设立通讯总站及其在各专区设立分站，由专门的发行机构和人员承担报纸的递送，确保边区的读者可以看到报纸。

成立了通讯总站和分站后，通讯总站对干部和通讯员进行半月的训练，当即分赴各地，建立起各级组织，开始工作，传递所有公文和各种书报。

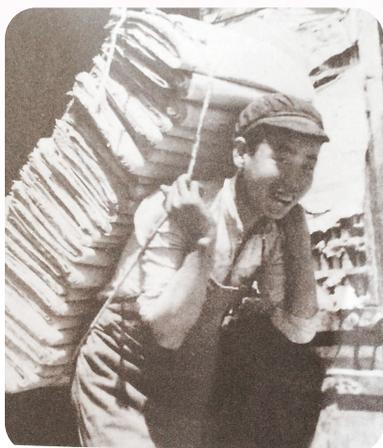
1941年5月，行署通讯总站改名行署交通总局。到年底的半年时间内，交通总局即在各地建立起六个分局，二十七个县局，七个联络站，传递报纸二万零八百九十五捆，发行速度较之前提高一倍。

1942年10月，晋绥分局作出《关于抗战日报工作的决定》，要求各级党委党团“负责切实帮助《抗战日报》各地办事处、分销处检查报纸的输送和发行情况，并帮助其改善、健全，使不致有停滞、缓慢、浪费等现象”。

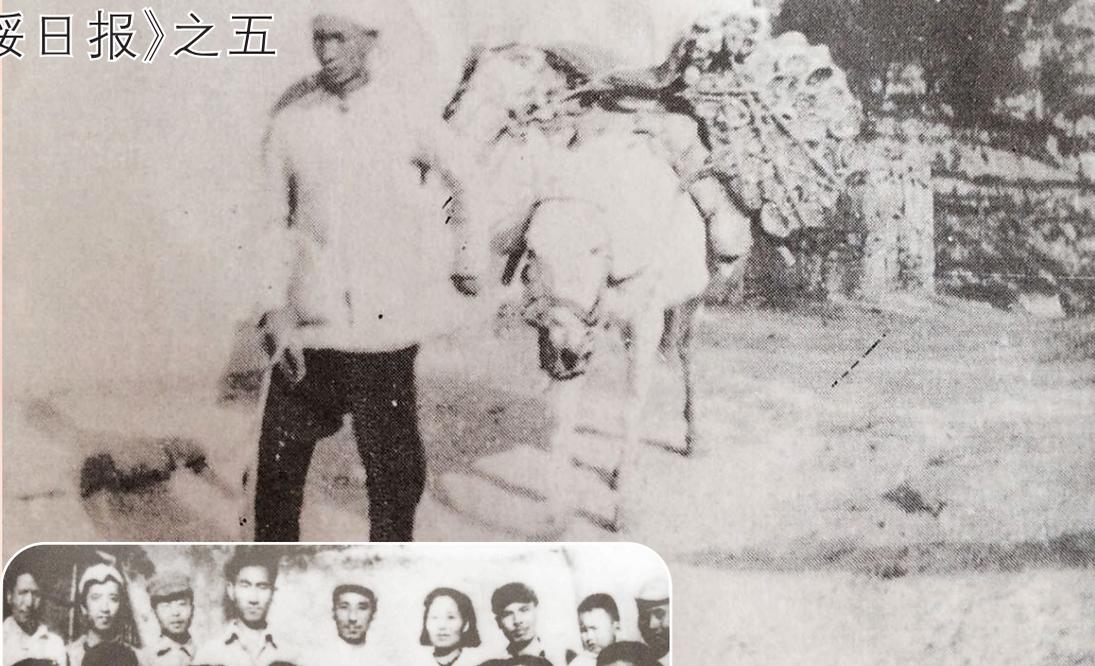
同年11月17日，行署政务会议决定交通总局改为交通站，其领导关系除本身系统外，各级交通站均应受同级政府领导。行署设总站，专署设分站兼《抗战日报》社办事处，各县设县交通站兼《抗战日报》社分销处，县以下设代办所兼《抗战日报》社代销处。这样，就形成了从行署、专署、县到区的四级报纸发行体制，这种体制一直保持到抗日战争胜利。

这种四级报纸发行体制形成后，交通员们经常检讨和改进工作，不断提高发行速度。1943年3月，交通总站制定出《寄递函件章程》，提出了严格的投递纪律。这一章程实施以后，总站到县站普遍按报纸出版时间，随到随发随送，下午三点以前到总站的报纸，晋绥分局和行署各机关单位大都能当天看到，专署一级距分站较近的机关，也能比过去提前一天看到。

据《抗战日报》报道，有一个分站，原先最快十二天才能看到新报，后来只需五天就能看到。1943年11月，交通总站进一步改进了区县之间的投递办法，按县府距各区远近及村公所、学校的分布情况，建立若干循环干线，实行沿途递送，凡距干线五里内村庄、学校，除尽力转送外，按需要由政府指定设立村代办所，负责向附近各处转送。这样，就避免发生报纸积压、倒转、遗失等现象。比如神府一些边远地区，过去十天半月看不到一张报纸，有的地方甚至半年见不到几张报纸。把全县划成三条干线后，定期派交通员下乡，每条线路四天往返一次，投送时间显著缩短。



投送报纸的交通员



《晋绥日报》就是这样被送往晋绥边区各地



《晋绥日报》编辑们在一起合影

不管是四级报纸发行体制，还是交邮合一的发行体制，在交通不便，战火纷飞的年代，都需要交通员把报纸送到千家万户。“交通工作好像人体的神经，交通员犹如血液一样。”这是当时交通站和交通员对报纸交通发行工作的一致认识。

他们不仅要肩扛报纸，跋山涉水，受徒步负重之苦，而且往往要遭遇敌人，穿过封锁，冒生命危险。在抗日战争时期，日军为了阻止革命报刊的发行，常常断绝交通，进行人身搜查。敌人甚至采取高价收买的办法，妄图扼杀革命报

刊。1944年以前，规定一张《抗战日报》的收买价为十元，1944年以后，提高到每张小米二斗。但是，视报纸如生命的交通员，不怕敌人的封锁，不怕敌人的收买，不畏路途的艰难，数年如一日，坚持把报纸送到群众手中，创造出许多动人的事迹。

在1944年6月6日刊登的《交通要读报组漫谈记录》中有不少例子。

1944年3月，模范交通员李人和在方山敌占区送报时被敌人发觉，经常处在敌伪的追捕之中。一天，他正在屋内整理报刊文件，突然被二十多个伪军包围，他立即把门关上，一边拿起手枪射击，一边将报刊文件烧毁。接着，他一手拿枪，

### “报纸就是我的命！”

一手提菜刀，冲了出去，爬上屋顶战斗。在敌人慌乱躲避的瞬间，他乘机突围脱险。不久，李人和在另一个村子再次遭遇包围，终因弹尽无援而英勇牺牲。

1940年冬季反“扫荡”中，方山交通站站长王甫年送报途中遇敌，他把报纸藏进地里，自己却被敌人当作老百姓抓去做苦工。他乘敌人不备逃了出来，回到原地将报纸取出，继续转送，完成了任务。

1942年9月中旬，交通总局交通员张步贞送报到临县，正遇敌人出扰，我方机关转移，不知去向。他抱着不完成任务不回总局的决心，扛着报纸，冒着危险，整整找了两天，终于找到专属机关，送交流报纸。

交通员康裕敏每次送报走在半路住老家乡，老乡总是要他把报纸放在院里，他就和老乡说：“报纸就是我的命！不能放在院里！走路要回头看有丢下的没有。”

“报纸就是我的命！”这朴实无华的言语，充分表达出交通员对报纸的珍爱，对工作的负责。如果说，编辑记者、造纸工人和印刷工人，是用墨水和汗水浇灌了《晋绥日报》的话，那么，广大交通发行人员，则是用自己的热血培育了《晋绥日报》。送到读者手里的《晋绥日报》，不是一张普通的报纸，而是报社所以工作人员，集体奉献给晋绥人民的一颗心！

### 交邮合一发行体制

1946年《抗战日报》改名为《晋绥日报》，为了适应革命形势的变化，边区政府成了边区邮政管理局，施行交通站与邮局合并，报纸发行投送工作遂于当年7月交给邮局管理。

邮政管理局直属邮政总局领导。在此之前，除兴县、临县、保德等内地县份外，其他县都没有邮局。邮政管理局成立后，各县原有邮局不变，增加邮递员；没有邮局的县份，按该地具体情况，分别设立二等或三等邮局；各重要市镇及人口繁多、交通方便的村镇，也分别设立邮局或代办所。到当年四月底，邮务工作迅速开展，已建立二、三

等邮局四十多个，各区及繁华市镇建立代办所三百多个，边区境内邮路总长度达二万多里，西达陕甘宁、东抵晋察冀的两条干线畅通无阻，边区通往境外的各条邮路也先后开通，大大加快了送报递信速度。由兴县到临县的报纸信件，过去需要三昼夜才能送到，此时日夜开班，两天一夜即可到达。兴县的报纸，从4月7日起，邮局收报后直接分送各订户，一个半小时即可通达全市，读者反映很好。从此，报纸发行即由过去的四级发行体制，改为邮局分送各区、各区分送订户的二级发行体制，这种体制一直保持到报纸终刊。



## 红色记忆

吕梁故事