



中区纵队交通总站旧址

中区纵队交通总站旧址位于中山市南朗街道白企行政村合里片区树坑自然村3号。

1943年夏，中山抗日游击大队在五桂山建立交通总站，容海云任总站站长，容耀华任副总站长，总站设于此。

房主为甘良，其妻将自家最好的房间腾出来让容海云等居住，自己和孩子则住在楼下的尾房。甘良的大儿子甘岳雄也参加了游击队，成为一名交通员。1943年10月，中山抗日游击大队交通总站扩编为南番中顺游击区指挥部交通总站，为保密，交通总站以“白鸽队”为代号。1944年10月，白鸽队改编为中区纵队交通总站，容海云为交通总站站长，分站站长有杨芙、杨淑卿、杨日松、冯惠娟、潘仲、唐惠芳、周雪贞、李子芬等。交通总站以此宅为据点，至1945年6月广东人民抗日游击队珠江纵队第一支队战略转移东江时才离开。

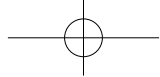
交通总站的分站分布在五桂山区通往平原地区的主要出口处和若干乡村据点，如长江、石门、合水口、灯笼坑、树坑村、福获、笕箕环等村庄，一区濠头（石岐附近），二区龙头环、申明亭，四区崖口、白庙，五区大布、雍陌，九区牛角围、二军等处设有分站。各交通线从驻五桂山指挥部交通总站向四处伸延。外线以合水口里乡为中心，东往中山四区崖口站过伶仃洋去



中区纵队交通总站旧址正侧面
(黄春华摄于2020年10月)



中区纵队交通总站旧址正门特写
(黄春华摄于2020年10月)



中区纵队交通总站旧址室内大厅（黄春华摄于2020年10月）

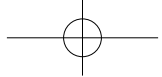
东江，与东江纵队联系；南往中山五区大布站经雍陌去澳门，与地方党组织联系；西南出中山三乡经岐关公路去斗门，与中山八区抗日游击大队联系；西北往中山九区牛角围站去顺德西海，与广游二支队联系；还经牛角、小榄到新会荷塘站，与粤中新高鹤地区的部队联系。内线是五桂山区内的部队活动区域。

白鸽队前后共60多人，绝大部分是女战士、共产党员。交通站的任务非常繁重和危险。各交通分站（点）和经过的交通线绝大部分设在日、伪军或国民党统治地区，沿途关卡林立，

随时要应付敌人的盘查。机智、勇敢的女交通员凭着过人的革命胆量，有时雨夜逆流划小艇，有时酷暑挑芒越草丛，通过日、伪军的封锁区，一次次完成交通联络任务。

该旧址建于1936年，房屋坐西向东。建筑为前院后屋样式，砖木结构两层楼房，二楼地板为“木地板+木梁”结构。主楼两层房屋的建筑面积约185平方米，院子、楼房合计占地约136平方米。

该旧址于2008年6月被中共中山市委核定公布为中山市革命遗址，并作为中共中山市委党史教育基地。



延伸阅读

交通情报战线的发展

1940年中山沦陷后，中山县委在四区的南庄、东桠等村设有情报站。南番中顺游击区指挥部移师中山后，建立健全了交通情报机构。1943年春，指挥部建立了交通情报总站，林锋（中区纵队成立后任交通情报侦察参谋）任站长，陈炳、李诚、陈寿如等为助手。南朗战斗、翠微战斗、第一次和第二次横门战斗、前山战斗、南屏战斗等，都由林锋亲自侦察。情报站（组）几乎散布在中山县的每个区，有不少既是交通站（组），又是情报站（组）同交通站（组）的结合。中山人民抗日义勇大队成立后，设立中山分站（代号“烟墩山”），黄旭任站长。黄旭、简浩、李成、孙绩等于1944年调往烟墩山情报站。情报的来源主要靠地方党组织、爱国人士、乡政人员。搜集情报的方式多种多样，有以教师、店主、小贩、工人等社会职业为掩护在社会上搜集敌情、社情，有派员打入伪军、伪政府内部了解敌情。如指挥部派员打入伪军第四十三师参谋部、伪江防指挥部，或是打入日、伪军的印刷厂，掌握敌伪的军事行动和作战计划部署，取得了战斗的主动权。情报工作人员一般单线联系，不发生横向联系。有些情报人员被指定与某处或某人直接联系，便于部队领导及时掌握日、伪军的情况和动向。

1944年秋，指挥部派员设法取回中共组织在澳门提供的一部电台。10月上旬，东江纵队司令部派干部伦永谦、吴文辉、余绿波、李子芬到五桂山区协助中区纵队建立电台，伦永谦任台长。同月，电台随中区纵队挺进粤中，与东江纵队电台保持联络。

[选自中共中山市委党史研究室：《中国共产党中山地方史（第一卷）》，中共党史出版社2010年版，第271—272页]