
六届三中全会后中共中央 向苏区转移党员的组织机制

李里¹

【摘要】 自 1930 年六届三中全会后，中共中央开始向苏区转移大批党员干部。由于经费与环境等因素限制，中央不得不整合党内交通机关，将党内组织资源向转移任务倾斜，形成转移体系。在转移过程中，由于人力匮乏与交通风险，中央采取小规模分批转移的方式，尽量在转移速度与安全风险间寻求平衡。同时，中央根据各地的反馈及时调整转移安排，并将等待出发的党员集中培训，将输送、联络与训练结合起来，在有限的条件下争取最大转移效率。尽管形势不断变化，这套转移机制得到了稳定运行，在转移人数上大体达到了预期。但受重视程度差异与交通重心南移的影响，各苏区之间的转移人数差距拉大，使得中央对各苏区的影响程度有所不同。

【关键词】 苏区 党员 交通线 革命重心

【中图分类号】 K263 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1004—518X (2020) 10—0143-10

1930 年六届三中全会后，中共中央根据共产国际指示，开始将白区大部分党员干部向苏区转移。这一转移行动被视为中共中央将工作重心由城市转向乡村的标志，对革命战略调整有重大意义。以往学界对该次转移的研究大体集中于两个方面：一方面侧重分析共产国际、中共中央，以及红军在该次转移政策形成中所发挥的作用，另一方面则专注于考证中央赴各苏区的交通路线。¹ 尽管已取得丰富成果，但学界对于该次转移的具体组织过程仍有所忽略。对于中共而言，这次意义重大的党员转移，是在白区工作屡受重挫，苏区交通线仍未畅通的背景下展开。面对各种困难，中共如何整合组织资源，如何组织党员转移，实际效果又如何？这些问题有利于我们了解党员群体转移所面临的一系列组织挑战，以及中共在应对过程中展现的组织调适能力，进而加深学界对中共组织特性的了解。

一、转移体系的形成

1930 年夏，苏区的壮大与白区的损失形成了鲜明对比。这使得共产国际与中共中央决定调整战略，将发展红军与巩固苏区置于工作首位。自 1930 年 8 月始，共产国际即多次催促中共中央转移白区党员干部，加强与苏区的联系。1930 年 9 月六届三中全会之后，中共中央即开始将转移白区党员干部赴苏区提上日程。1931 年初，共产国际更是具体要求中共将党内 60% 的干部人才派往苏区。这标志着全党的工作重心从城市向乡村转移。

然而，以中共中央既有的交通体系来看，要在当时将此项目具有转折意义的转移活动予以落实并非易事。大革命失败后，除了少数中央特派员外，中央与苏区的联系大体通过中央、省、市县各级党组织的交通部门层层传递。由于处于白区的各地省委机关多次遭到破坏，中央与苏区的交通联系时断时续。

例如 1928 年秋，中央在致朱毛红军信中指出：“最近湘省委机关破坏，以致与你们的关系，又重新中断，在工作上是莫大的损失。”^{[1] (P661)} 1929 年 9 月 19 日，周逸群代表鄂西特委向中央报告：“鄂省委随时在被破坏，自然对于特委的指示随时间

¹ 作者简介：李里，天津师范大学历史文化学院副教授，博士。（天津 300387）

断。”^{[2] (P394)}这也使得中央与苏区的相互联系并不紧密。1929年6月25日，中共中央政治局六届二中全会工作报告指出：“现在全国还有好几个苏维埃区域，除了红军游击的区域外，中央很少有特殊的具体的指示。这里最主要的原因是交通的隔阂与实际情形的不明了。”^{[3] (P249)}

而中央向苏区派遣党员干部就更为困难。即使是中央比较重视的朱毛红军也深感中央派遣干部的缺乏。1930年1月16日，广东省委代转朱毛红军对中央的意见：“红军的干部一般的缺乏，在欣然同志信中及四军屡次向中央要求都是非常迫切。过去中央派去的同志能力较好的极少，就是数量上亦不多。目前交通困难，不能前去，但仍望中央多准备一批干部予以相当训练，在交通恢复时即派来港转送前去。”^{[4] (P222-223)}

随着苏区逐渐稳固发展，中央军事部门曾计划建立苏区军事交通专线，以实现中央与红军的直接联系。1929年11月23日颁布的《中央军委目前扩大红军的计划大纲》曾对六大苏区的交通网进行过规划。该计划以交通处为点，点之间连接的交通线交织成网，交通处并不完全与各地省委所在地重合。^{[3] (P643-651)}可见该交通网试图在既有交通系统外另成一套交通体系。但从此后中央军委多次重申该计划可见，该计划一直停留在筹划阶段。

例如1930年4月15日，中央军委再次将“建立各军与中央直接交通网，建立各军的密切关系”作为工作计划之一。^{[5] (P147)}1930年6月，中央军委长江办事处的工作计划中提及：“军事交通网，特别交通方法开始建立。”^{[6] (P197)}由此可见，直到1930年夏，中央军事交通专线仍未完成。

当1930年9月中共中央开始筹划转移白区党员时，各地白区党组织已经在推行立三路线时遭到严重破坏。1930年6月6日，中央指出：“最近全国各省发生络绎不绝的破坏，这是党在组织上非常严重的现象。满洲、江西、云南、湖北、四川、天津、南京、厦门、香港、湖南、浙西、上海等地，均先后发生破坏。”^{[5] (P248)}这使得中央与苏区的交通也受到影响。例如1930年11月18日，湖南省委报告：“有一新干部王（平）曾供出省委到湘鄂赣边苏区及各处总交通处，捕去四人，影响省委在靖港之各种机关完全摇动……这一损失不仅是湘委本身摇动，长沙城市及近郊组织受一打击，而且影响到白色区域与苏区联系的问题。”^{[7] (P247)}

与此同时，中央经费不足也使得另设军事交通线的计划难以在短期内实现。自1930年初，中共中央就因为国际拨款减少而与共产国际产生过多次争论。在缺乏共产国际拨款的情况下，中央与苏区间难以建立稳固的交通线。1930年10月12日，中共中央政治局向斯大林等人表示：“由于经费困难，我们无法与苏区保持联系，我们无法建立一系列联络机关，甚至不能派人前往这些地区。”^{[8] (P371-372)}而这又反过来造成苏区的经费不能输送至中央，加剧了中央财政恶化。1930年11月28日，共产国际远东局军事顾问盖利斯指出：“地方上（苏区）不缺钱，但是直到现在他们都无法帮助上海。现在比任何时候都更需要钱。如果党不掌握一定数量的资金，培训人员和派遣他们去苏区是绝对办不到的。”^{[8] (P479)}在这种情况下，共产国际关于短期内转移60%白区党员干部至苏区的指示显然难以落实。

在各方压力下，中共中央决定通过调整组织结构、整合有限资源，从而建立转移体系以达成转移目标。此前，中共中央负责与外地党组织进行交通联络工作的是中央外埠交通科（简称外交科），属于中央秘书处下设的五科室之一。而军委交通站受中央军委领导，原拟设交通科管理，因经费紧张而未设立。中央秘书处与中央军委均直属于中央政治局常委会领导。1930年10月，中央将中央外交科与军委交通站两套交通系统合并，成立中央交通局，专门负责建设管理苏区交通线及处理党员转移组织工作。通过对两个交通部门的合并，中央可以集中有限资源实施转移任务。

从组织系统来看，中央交通局直属中央政治局新设立的中央交通委员会领导，在各级党组织与军委外形成独立体系。中央交通委员会由周恩来、向忠发、李立三、余泽鸿与吴德峰组成，负责转移事务。而五位委员中有三位政治局常委，使转移事务能及时提交政治局常委会讨论决策，以及迅速协调各方关系。此外，委员会中的余泽鸿曾为中央秘书处负责人，吴德峰则先后负责过外交科与军委交通总站工作，均对交通业务较为熟悉，有利于转移工作的具体执行。

当时位于上海的共产国际远东局也对转移党员事务颇为关注，通过与中共中央保持周期性会商，共同决定转移事务安排。在1930年末至1931年初短短数月内，中共中央与共产国际远东局成员就赴苏区人选与输送方案等问题多次进行过讨论。^{[9] (P193-212)}如1931年2月4日，远东局军事顾问盖利斯向周恩来提出详细的交通站建设方案：“应该组建联络局，使上海每两周就能从红军各单独行动的部队和单独的苏区获得情况报告……为了做到这一点，应当由绝对可靠的人在下列地点：上海、香港、汕头、天津、厦门、广州、汉口、九江（或南昌）设立联络中心。领导中心工作的是一位负责的工作人员（站长），并要有足够数量的信使和联络员，他们往来于苏区与联络中心之间。联络中心不同党组织联系，不进行任何党的工作，而只从事自己的工作。这些人应该有优厚的报酬，在物质上有保障并且取得合法身分……这种联络体制是在香港和汉口率先实行的。”^{[10] (P46)}从该方案来看，中共中央集中组织资源建立独立转移体系的举措与共产国际远东局的意见相符合。从下文所述各地交通站的具体建设中，我们可以发现盖利斯的建议在很多方面得到了实施。

作为中央垂直管理的独立系统，党员转移体系不与同级党组织发生组织关系。根据中央规定，白区党员一旦获准赴苏区，即切断本地组织联系，等待中央的出发通知，而党内也不能打听待出发党员的去向与路线。杨尚昆回忆：“这时，组织上已通知我进入苏区，中断在上海的一切联系，正等候秘密交通安排行程。”^{[11] (P66)}同样，在地方，苏区交通线的建设虽然由各地党组织负责，但建成后即交由中央统一领导的各交通站管理。从当时率先建成的福建、广东交通站，我们可以了解这一过程。1931年3月12日，中央巡视员文远报告中央：“福建军委今天有信来，说他们可以送人，并准备有四个交通，并说中央要他们建立交通站，他们已经建立好了，两月来没有用过。这是暂由此间交通站同他们发生关系，将来或许应归总站管理。”^{[12] (P50)}1931年3月29日，两广省委提出：“省委与中央交通以后完全交大站管理（照中央交通决定）。”^{[12] (P76)}可见，两省交通站原本各由福建军委与两广省委负责建设，但建成后根据中央规定须交付中央管理。

交付后的交通站仅与当地党组织负责人联系，不参与当地党组织其他事务，但可调用当地党组织成员。同时，各交通站直接与中央联系，交通经费专款专用。曾负责闽西交通大站的李沛群回忆：

中央决定：交通局的各线、站只同所在地的党委书记一人联系，不准和别的负责人发生关系（各地党委的组织部长只知道有这么一个组织，但不予过问其具体工作情况）；其次，如果交通局、站认为有必要时，即使放弃一个区的工作，也必须把人调来（意即如果交通站需要调某一区委书记来工作时，即使该区一时找不到人接替，也得调来）。后来在一次谈及经费问题时，肖还说：交通局、线、站的经费是专款专用的，任何人都不能拿走，中央总书记向忠发同志说过：拨给交通局、线、站的经费，别的部门即使死了人没钱买棺材也不能动用。总之，当时设立交通局、线、站的工作，其责任是非常重要的。^{[13] (P81-82)}

可见，中央为实现党员转移整合而成的这套党内交通体系，打破了各层级党组织的职权划分，通过垂直管理，在信息沟通、人事调配、经费划拨等方面掌握了较多资源及权限。这样建立起来的交通站既可降低同级党组织机关破坏带来的影响，又便于集中有限的人财资源打通苏区交通线。

当然，将各地组织资源与管理权限从地方集中于中央，也必将削弱地方工作，从而引发一些地方党组织的不满。1931年4月6日，两广省委书记李富春对中央优先补充交通站人员提出质疑：“大站不需要加人你竟加人，省委迫切需要人而反不来人，真不解何故。”^{[12] (P103)}但对于中共中央而言，此时已然难以两全，不得不集中资源优先完成党员转移任务，实现工作重心转移。

二、转移机制的运作

在紧急形势下，中共中央没有时间等待转移体系完成，而是将转移党员工作与转移体系建设同时进行。尽管中共中央已经整合了交通资源，但当时的输送形势并不容乐观。

首先，由于交通线线多人少，输送效果受到限制。中共全国交通线分为北方线、长江线与南方线等区域线路，每一条区域线路内部又分为多条分支线路。各线分设若干大站、中站、小站。1931年3月24日，大埔青溪交通中站站长卢伟良在报告中指

出，需要足够的交通员才能保持输送速度：“由总站经常找定交通员直往埔北、黄岗两处要十人，至低限度一月可来往二次，才有办法快得，来回经济由总站负责供给。”^{[12] (P69)} 而交通员大体来自各地党组织，按规定需要经过严格挑选与训练。但屡遭破坏的各地党组织很难在短期内完成交通员的选拔训练，满足中央的交通员供给。1930年12月，福建省军委致信中央军委：“建立中央与闽西的路线交通，因找不到人负责，不过省委与闽西的交通员现有几个，关于这一工作现在还在物色人中。”^{[14] (P359)} 1932年5月25日，信阳特委向中央提出：“中央所要增添的一个交通员，必须要慎重选派，且马上不能找到，同时这笔路费在目前豫南特委经济困难的环境之下实不易筹得。”^{[15] (P346-347)} 在训练有限的情况下，仓促投入工作的交通员在输送过程中难免表现得差强人意。1930年11月，被派往中央苏区的刘伯坚报告中央沿途交通员情况：“第一次做交通工作的就没有政治觉悟，在危急【时】不给我们【带】路，只顾分抢我们的行李。”^{[4] (P587)} 1931年3月，远东局给共产国际报告指出：“我们有信使服务，而且这种服务在不断改善。只是很难找到可靠的、适应当地条件的人。通常有50%的信使落入敌人手中，这对工作是很大的损失。”^{[10] (P204)} 而交通员的被捕又会进一步加剧交通站的人力匮乏，对交通站形成更大工作压力。

其次，交通线需要通过白区及赤白交界区，输送风险较大，尤其是党内叛徒在交通线上所造成的困扰十分明显。1931年3月24日，卢伟良报告路况时指出：“因潮汕很多叛徒们做侦缉和我们家乡反动派有些来往潮汕，故这条路走比较成问题一点。”^{[12] (P69)} 国民党对于中共的输送路线也有所了解，采取了有针对性的严防举措。1931年3月7日，广东省政府公告即称：“顷据密报，近闻江西”共产党员“与上海之通讯联络，均系派专人前往，到赣东及省城赣北者，由浙江去，到赣州，吉安者，由广东梅县兴宁去；所派之人均为江西人，携带多货物，化装为小商人”，要求各地“严密注意”。^{[16] (P106)} 对此，交通站注意到，在线多人少的情况下，交通员过于频繁的输送容易引起国民党的警惕。1931年12月28日，大埔交通中站致信中央交通部：“有一个值得我们注意的就是交通员到香港很少。同时他们每月来回两次，故在潮州火车头上接客的人和电船上小公司，他们知道我们交通员要【为】什么经常来来往往呢。故中站对于交【通】员职业化问题一定要很快解决才可以，不然将来一定会给敌人知道也。”^{[17] (P347)} 针对国民党的严防，交通员与转移党员在行程中往往会保持一定距离，以减少国民党的注意。但这也容易造成中途党员跟丢交通员的情况。例如1931年8月被派往中央苏区的龚楚即遭遇了这种情况。据龚楚回忆：“两天的旅程，由香港经汕头到潮安，正准备搭船赴大埔，而在搭船时与广东省委所派出的交通员，竟失了连络。在码头上偏又遭到扒手光顾，身边的钱都被窃去，当下我真焦急极了。”^{[18] (P233-234)}

再次，受到外部环境影响，交通线并不稳定，随时可能中断。1930年12月2日，项英致信中央：“现因瑞金被AB团反动武装占领，到赣西南交通完全断绝，我现停留在连城新泉地方，目前正设法找十二军（离此又十里朋口地方）磋商打通路办法，结果如何，很难预料。上海来人暂时不必大批送来，打通后即行通知。”^{[6] (P376)} 1931年5月12日，中共鄂东特委报告中央：“交通【路】线，大冶已成立，由曹耀华同志负责，已建立起咸宁及瑞昌路线，大冶及鄂城方面正在设法。惟赤区方面因兵匪骚扰路线不易稳固，因兵来时无论何人都要跑反，交通路线在跑反时即没办法。”^{[19] (P323)} 而一旦交通线中断，转移的党员就会被迫中途滞留。1931年3月12日，中央巡视员文远报告中央：“我到港已经月余了，因为交通的关系一直延到今天还没有走。”^{[12] (P43)} 1932年4月21日，豫南特委向中央报告鄂豫皖苏区与信阳之间的路况：“苏信间交通也是不通顺的（省委李少华同志也知道这种情形的）。有时候碰得过去，有时竟不能通过，是非常没有把握的，因此现在聚集了五六个同志在信阳不能去苏区。”^{[15] (P344)}

面对这些输送情况，中央尝试通过建立灵活有序的输送机制，尽量在输送的速度与安全之间寻求平衡。

一是中央对每次输送人员数量与输送频率进行限定，保持稳定的小规模分批输送方式。据曾负责中央至中央苏区交通工作的熊志华回忆：“我从上海党中央同中央苏区的交通工作，每次携带文件和护送负责干部到中央苏区去，每半个月或二十天来往一次，每次都有一个至五个同志去。”^{[13] (P43)} 在各地交通时断时续的情况下，保持小规模分批次的输送方式不仅有利于减少中途滞留的情况，也符合交通站的承接能力。1932年5月25日，信阳特委向中央提出：“苏信间的交通在一礼拜以前才算勉强的通了，望中央此后仍要继续派人到鄂豫皖苏区工作，但是每一次至多只须派两人来，兹后派的时间也须隔一星期，这样，一来可免路途上人多惹人注意，二来可不至等着交通而聚集许多人在信阳的旅馆中。”^{[15] (P347)} 此外，保持十天半月来往一次的周期，既便于各部门按周期安排行程，也给交通站应对突发情况留下了时间。

二是中央根据输送反馈随时调整输送安排。中央要求转移党员、巡视员、交通员通过沿途交通站向中央反馈路况，中央再根据反馈及时调整行程安排。在筹建交通线之初，中央就派遣了党员了解各交通线的通行状况。1930年10月20日，盖利斯在给别尔津的报告中提及：“现在中国人已派侦察人员去探听进入苏区的可能性，但是这需要时间。正在采取某些措施，组织通过汉口和厦门的路线。”^{[8] (P418)} 1931年3月、4月，盖利斯与周恩来等人谈及准备派人建立新苏区的设想，指出派往豫东建立苏区的3名党员“都在上海等信使的消息，一旦收到汉口关于信使抵达的消息，他们就出发”，同时闽北浙南地区“正在派两名同志去弄清工作条件和路线”。^{[10] (P216)} 可见，各批次的党员转移环环相扣，通过信息反馈降低行程风险。

在这个过程中，中央根据反馈做出的最重要的路线调整是将转移重心由长江线向南方线转移。根据各地反馈，中央发现，相较于国民党控制较严的长江流域，广东地方势力控制的华南区域更便于通行。1930年11月30日，盖利斯报告提及：“以前向苏区派遣人员，不是经过东方（汕头、厦门、广州），而是取道汉口和长沙。起初以为，我们也可以通过这条路线进入苏区。但是，在少先队员未能经过长沙进入苏区而返回（见我过去的报告），并且那里有几位同志遭遇不幸后，我们开始认真地研究路线从哪里……（遗漏）。顺便说一下，不久前也是经过汉口被派去的一位共青团中央委员现在正在返回上海途中。另一方面，最近经白亚和汕头从苏区来了几位同志。这说明，这条路线可以利用。的确，到这里来要比到那里去容易些。但是在作出相应安排情况下，这条路线要比以前的路线更有利。”^{[8] (P487-488)} 除了国民党控制相对薄弱外，华南地区各苏区之间联系较为紧密，并与港口较近，经行白区距离较短，有利于节省建立交通线的资源。

值得注意的是，由于中央与各苏区间交通易断，又缺乏无线电联系，反馈往往依赖沿途交通站的报告，信息较为滞后。如1930年10月，中央派遣项英前往中央苏区，但5个月还不能确定其是否抵达。1931年3月，远东局给共产国际报告指出：“项英10月就走了，12月他已在第12军地区，直到现在，根据一些迹象判断，可以推测他在中央（苏）区（眼下还没有直接证据）。”^{[10] (P204-205)} 同样，中共中央政治局直到1931年6月才收到来信，确认3月出发的任弼时、王稼祥等人已经到达朱毛红军那里。^{[10] (P324)} 因此，1931年2月后，共产国际与中央不断尝试向各地苏区输送无线电器械与电讯人才。但直至1931年下半年，各苏区与中央的无线电联系才大体建立起来，情况逐渐有所改观。

三是中央安排等待输送的党员就地集中训练。由于交通情况多变，转移党员等待出发的时间不定。有时等待时间比较短。例如1931年3月4日，中共中央政治局常委会议决定，由任弼时、王稼祥、顾作霖三人组成中央代表团前往中央苏区，规定“五日必走”。^{[20] (P165)} 而有时等待时间则比较长。如1931年4月7日，远东局委员雷利斯基听取了向忠发与王明关于潘家宸与庄东晓的报告后指出：“他们花了6周时间等待去苏区的机会，这很不好。”^{[10] (P230)} 对于已经切断本地党组织关系的党员而言，等待时间过长不仅容易造成党员懈怠，而且增加了党员暴露风险。对此，周恩来提出：“即将开办的党校的一半参加者应由去苏区的同志组成，同他们研究军事问题并增加研讨这个问题的课时数量。”^{[10] (P217)} 这个建议得到了远东局军事顾问盖利斯基的赞成。早在1930年9月，周恩来与聂荣臻已经尝试为赴苏区的军事干部开设训练班。而至1931年初，转移前集中封闭训练的方式逐渐扩展到所有赴苏区党员干部中。据黄火青回忆：“1931年初，中共六届四中全会后，党中央对苏区的工作日益重视。中央军委在上海办了一个苏区党政干部训练班，地址在沪西务本女子中学附近。组织上通知我去训练班学习，准备到中央苏区。学员有十二三人，都是秘密的，不认得的不准打听。训练班住的是一栋楼房，进去以后就不许再出门。”^{[21] (P55-56)} 通过集中封闭训练，既有利于提高派遣党员的素质，也能降低党员等待期间暴露的风险。

三、转移的实际效果

关于党员转移的效果，1931年5月至6月中央与远东局的报告可以为我们提供一定的参考。1931年5月9日，中央指出：“对苏区干部的供给，自三中全会后，全数虽已将近二百五十人，但在成分上看来，（工人成分仅占百分之十五）极不能令人满意。”^{[22] (P263)} 可见从1930年9月至1931年4月，中央已经输送的党员大致在250人以内。1931年6月10日，雷利斯基在给共产国际的报告中提到了周恩来提供的更为精确的数据：“据莫斯科文（即周恩来——引者注）报告，从1930年9月至1931年4月，政治局共向苏区派了228名同志。其中172人到达了目的地。”^{[10] (P323)} 该报告中还提供了1930年9月至1931年4月各月党员派送统计表，如表1所示。

表 1 1930 年 9 月至 1931 年 4 月中共中央向苏区输送党员列表

派送年月	派送数量	抵达数量	抵达率（%）
1930 年 9 月	29	19	65.5
1930 年 10 月	21	16	76.2
1930 年 11 月	32	19	59.4
1930 年 12 月	36	23	63.9
1931 年 1 月	0	0	
1931 年 2 月	36	31	86.1
1931 年 3 月	35	33	94.3
1931 年 4 月	39	31	79.5

资料来源：《雷利斯基给共产国际执行委员会东方书记处的信》（1931 年 6 月 10 日），中共中央党史研究室第一研究部译：《联共（布）、共产国际与中国苏维埃运动》第 10 卷，中央文献出版社 2002 年版，第 323 页。

从表 1 来看，最初输送效果并不理想，抵达率在 59.4%~76.2%间徘徊。而 1931 年 2 月 20 日，共产国际驻华代表埃斯勒在报告中认为抵达率更低，大致仅达 40%：“中央和苏区的联系。这种联系非常困难。何况我们至今还未能建立起固定的联络线。直到现在，同志们去那里像发送材料一样还是英勇行为，大体只有 40%能成功。刚刚在长江上发现一条载有几名中国军人同志的小船，他们全都被枪杀了。在这个问题上还有很多事情要做。”^{[10] (P109)} 这种印象也与当时各方的报告相符。1930 年 10 月 20 日，盖利斯指出：“一些人陆续被派往苏区，但是他们离开上海后就再也知道他们的情况了。一个半月前，中央派出一位委员（少先队员同志）去那里。目前他回来了，因为他无法找到我们的部队。”^{[8] (P411)} 一些被派往苏区的党员不得经过多次尝试才抵达。1930 年 11 月，刘伯坚报告中央：“我这次【来】闽西走了二次，第一次到潮【汕】遇险折回，第二次才达到目的地。”^{[4] (P586)} 黄火青回忆：“我们从上海出发三次，第三次才进入中央苏区。”^{[21] (P56)}

而在经历了一个月的停运后，1931 年 2 月重启的党员转移活动的效果有所改善，派送人数逐渐上升，抵达率也上升至 86.1%，并在次月达到 94.3%。此时中央大体平息了六届四中全会后的党内纠纷，获得了来自共产国际与苏区的经费，而交通站建设也初见成效，无疑有助于党员转移活动的稳步推进。如表 1 所示，1931 年 4 月抵达率出现了下滑，这可能与顾顺章叛变有关。但这份数据止于 4 月，使我们难以获知 1931 年 4 月与 6 月顾顺章、向忠发先后被捕后对输送工作的影响。根据 1932 年中共中央给共产国际的报告，我们可以对此进行推断。1932 年 2 月 12 日，中共中央给共产国际的组织报告提到：“去年一年中，可以说中央的确费了很大的力量来注意苏区的问题，在这方面的确有很大的成功，特别是建立中央局和分局的领导以及改造其他区域党的工作，中央为此曾前后派了三四百干部到苏区去（一部分已统计出）。 ”^{[23] (P110)} 根据张国焘的回忆，这个数据与中央最初的输送预期大体符合：“周恩来是极端主张将力量集中到苏区去的，他经历这么多变故，深知中共在白区很难立足，势将继续被国民党破获摧毁。他决意将中共大部份干部调往苏区，他估计从白区可以调到苏区的干部，约有四百人。”^{[24] (P487)} 照此推算，1931 年 4 月后，仍有 190~290 人被派往苏区，平均每月 24~36 人，与 4 月前平均每月派遣 29 人大体接近。由此来看，中央的党员转移机制仍在平稳运行，全年总体仍保持了稳定的输送量。

然而，在全年输送总量保持不变的情况下，我们需要注意到各苏区间输送数量的差异。如表 2 所示，中央对中央苏区、红一军所在的鄂豫皖苏区，以及红二军所在的湘鄂西苏区更为重视，给予了更多输送名额。而张国焘的相关回忆也大致印证了该分配比重：“他（周恩来——引者注）准备将其中百分之四十调往江西苏区，其余两个百分之三十分别调往鄂豫皖和其他各个苏区。”^{[24] (P487)} 但从抵达率来看，苏区间则存在明显差异。大多数苏区抵达率较高，都达到 80%以上，唯有红二军所在的湘鄂西

苏区与红十军所在的赣东北苏区抵达率较低。从交通路线来看，两苏区均处在长江沿岸，理应交通便利。但此时两苏区在 1931 年长江水灾与国民党“围剿”下处于劣势，苏区大幅缩小，党组织力量薄弱，势必影响到派遣党员的抵达率。1932 年 2 月，中央向共产国际报告，赣东北苏区“直到今天，工作转变的速度还很慢，省委的领导亦不甚健全”，湘鄂西苏区“因去年水灾与军事的吃紧，使党的工作受到很大的影响”。^{[23] (P107-108)}

表 2 1930 年 9 月—1931 年 4 月各苏区党员输送情况

	中央苏区	第一军	第二军	第十军	第八军	第十六军	第九军	第十二军
派送数量（人）	67	48	39	19	4	11	14	14
派送比重（%）	31	22.2	18	8.8	1.9	5.1	6.5	6.5
抵达数量（人）	57	43	18	10	4	9	12	12
抵达率（%）	85.1	89.6	46.2	52.6	100	81.8	85.7	85.7

资料来源：《雷利斯基给共产国际执行委员会东方书记处的信》（1931 年 6 月 10 日），中共中央党史研究室第一研究部译《联共（布）、共产国际与中国苏维埃运动》第 10 卷，中央文献出版社 2002 年版，第 323 页。

值得注意的是，表 2 统计截止至 1931 年 4 月，未体现 1931 年月 4 月顾顺章叛变后的各苏区党员转移差异。而根据其他史料显示，顾顺章叛变的确影响了党员输送路线的重心转移。据饶卫华回忆，顾顺章叛变后长江线受损，而华南线由于采取了紧急措施得以保存：“顾顺章的叛变，使我党长江线的交通联系受到完全破坏。中央交通局的人员（包括吴德峰、连德生、刘蜀夫等同志）凡是顾顺章熟悉的都作了调动，并废止过去的秘密工作方法。

由于采取这一紧急措施，才使我们华南交通线没有受到影响，得以安全继续工作。”^{[13] (P119)} 同样，当时已经通过长江线到达鄂豫皖苏区的张国焘也发现：“顾顺章的叛变，是震动中共的一件大事……这件事给予鄂豫皖苏区的影响也很大，预定由中共中央调派大批干部到这个区域来的计划不能实现了。”^{[25] (P93)} 随着国民党沿平汉线集结军队，加紧对鄂豫皖苏区“围剿”，从河南信阳进入鄂豫皖苏区的交通线建设也受到影响，直到 1932 年仍未完成。1932 年 2 月 21 日，豫南特委报告中央：“交通站我们现在正在进行建立，因为目前信阳大兵云集，人口增加，房屋异常难租，建立完竣恐怕要得一个相当的时期。”^{[15] (P335-336)} 可见，在 1931 年顾顺章叛变及国民党加紧“围剿”后，鄂豫皖苏区获得中央党员干部的难度大为增加。

鉴于长江线受到破坏，中共中央加快了输送重心南移，并据此调整后派往各苏区的党员比例。这样势必导致长江线与南方线附近苏区之间的转移人数差距不断加大。相较于长江线附近的苏区，处于南方线附近的苏区将更便于获取中央转移的党员干部。例如原本发展较为缓慢的闽西苏区，因地处中央通往中央苏区的交通枢纽而得到了更多中央干部输入。1931 年 4 月 4 日，中央同意了派赴中央苏区的党员干部暂留闽西苏区的请求：“中央许可由中央派到中央苏区的各种干部应暂时留在闽西工作，分配的决定由××及××三同志共同决定。

目前不应予第十二军主力去担任打通中央区的任务，假使有其他办法的交通可通，××及无线电专人应尽先一批走，××则留一时期指导闽西工作，然后再去中央区，其他的干部亦应俟苏区打通后再调出[去]中央区。”^{[26] (P1566)} 而原本长江线的交通枢纽湘鄂赣苏区则相反。1930 年夏，中共中部区军委指示湘鄂赣红军建立交通网时，特别强调了湘鄂赣苏区内阳新的交通枢纽地位：“交通方面阳新是一部脉络的中心，东南可与赣东北联接，西南可与湘东贯通，因此阳新交通须特别有规划的建立起来，与各方打通。”^{[6] (P403)}

然而，中央交通重心南移后，原本从长江线经湘鄂赣苏区进入中央苏区的路线已经衰落，反而改由华南沿海经中央苏区派往湘鄂赣苏区。1932 年 2 月 12 日，中共中央在给共产国际的报告中指出，派人赴湘鄂赣苏区较为困难：“中央一再要派人去，

至今都未成事实，许多派去的人都被留在中央区了。”^{[23] (P107)} 可见，在转移过程中，属于南方线范围的苏区逐渐成为中央转移党员的主要对象，而长江线范围的苏区受到国民党严防与顾顺章叛变等影响而较难获得中央党员干部输入。

中央党员干部到达各苏区的数量差距拉大，使得中央在各苏区的影响程度有所不同。由于南方线的交通优势，中央苏区逐渐成为白区干部的主要输入地，这使得数量充足的中央党员干部能够主导中央苏区党政军各项工作，更全面地影响苏区事务。此外，中央苏区能不断根据后来的党员干部传达新的中央指示，调整政策路线与领导结构，与中央要求保持一致。相较之下，长江线的鄂豫皖、湘鄂西等苏区由于交通问题，在 1931 年 4 月后能继续到达的中央党员干部较少。这就使得 1931 年 4 月前到达的中央干部所确立的领导结构难以受到后续中央指示的影响。同时，由于输入干部较少，这些苏区党政军各领域仍以本地党员干部为主。因此，尽管中共中央向各苏区转移了白区党员干部，但在转移过程中产生的人数差距，使得中央在各苏区形成了不同的组织影响。中央通过干部群体的整体交替实现对中央苏区的掌握，同时苏区领导结构也会根据中央新指示不断调整。而鄂豫皖、湘鄂西苏区的本地干部依然是苏区干部的主体。

四、结语

1930 年六届三中全会后，中共中央开始根据共产国际指示，将工作重心从城市向乡村转移，派遣大批白区党员干部前往苏区。周恩来在回忆中指出：“向各地派‘钦差大臣’，从三中全会就开始了。当时，共产国际说中共中央不重视苏区，所以中央就往苏区派了不少人，使苏区受到了影响。”^{[27] (P309)} 而学界对于这次转移的研究焦点，即汇聚于周恩来所述的中央派人到苏区产生的影响方面。具体而言，即指中央党员干部到苏区后对当地政策方针的调整，以及对包括毛泽东在内的苏区干部所产生的组织人事影响。然而，在探讨这种影响时，中央向苏区转移党员的组织环节却为人所忽略。

而本文揭示出该次党员转移所产生的影响，是与党员转移过程中建立的组织机制密切相关的。例如中央派赴苏区的党员采取逐次小批输送，这就容易产生中央政策传达的时间差，引发苏区政策与人事变动的起伏反复。同时，根据输送风险反馈调整路线的转移机制在稳定转移效率的同时，也容易拉大不同苏区间中央党员干部流入人数的差异，使得中央对苏区的影响程度有所不同。这意味着尽管中央试图对各苏区施加影响，但在转移机制的作用下，中央党员干部转移对各苏区的影响是逐次且不均衡的，不能一概而论。由此来看，中共工作重心从城市向乡村转移的过程本身，也在影响此后革命路径的走向。

此外，六届三中全会后中央向苏区转移党员的组织机制，显示出中共在危急时刻能够迅速根据任务目标调整组织形态，以适应环境压力的组织韧性。尽管从革命形势来看，1930 年六届三中全会后中共处于敌强我弱形势下，但仍需注意到党组织潜在的这种组织优势。在此后长征等危急形势中，中共即不断展现出这种灵活的组织特性以应对逆境。

参考文献：

- [1] 中央档案馆. 中共中央文件选集：第 4 册[M]. 北京：中共中央党校出版社，1989.
- [2] 中国工农红军第二方面军战史资料选编：第 1 册[M]. 北京：解放军出版社，1995.
- [3] 建党以来重要文献选编（一九二一—一九四九）：第 6 册[M]. 北京：中央文献出版社，2011.
- [4] 中央革命根据地历史资料文库（军事系统）：第 9 册[M]. 北京：中央文献出版社，2011.
- [5] 建党以来重要文献选编（一九二一—一九四九）：第 7 册[M]. 北京：中央文献出版社，2011.
- [6] 中共中央长江局文件汇集（1927—1930 年）[Z]. 北京：中央档案馆，1985.

-
- [7]湖南革命历史文件汇集：甲（8）[Z].北京：中央档案馆，长沙：湖南省档案馆，1984.
- [8]联共（布）、共产国际与中国苏维埃运动：第9卷[M].北京：中央文献出版社，2002.
- [9]中共中央文献研究室.周恩来年谱（1898-1949）：上册[M].北京：中央文献出版社，2007.
- [10]联共（布）、共产国际与中国苏维埃运动：第10卷[M].北京：中央文献出版社，2002.
- [11]杨尚昆.杨尚昆回忆录[M].北京：中央文献出版社，2001.
- [12]广东革命历史文件汇集：甲（19）[Z].北京：中央档案馆，广州：广东省档案馆，1984.
- [13]红色交通线[Z].广州：中共广东省委党史研究委员会，1986.
- [14]福建革命历史文件汇集：甲（6）[Z].北京：中央档案馆，福州：福建省档案馆，1985.
- [15]河南革命历史文件汇集：甲（8）[Z].北京：中央档案馆，郑州：河南省档案馆，1986.
- [16]严查“共匪”化装商人图谋活动（1931年3月7日）[J].广东省政府公报，1931，（150）.
- [17]广东革命历史文件汇集：甲（26）[Z].北京：中央档案馆，广州：广东省档案馆，1984.
- [18]龚楚.我与红军[M].香港：南风出版社，1954.
- [19]湖北革命历史文件汇集：甲（8）[Z].北京：中央档案馆，武汉：湖北省档案馆，1984.
- [20]中共中央文献研究室.任弼时年谱（1904-1950）[M].北京：中央文献出版社，2004.
- [21]黄火青.一个平凡共产党员的经历[M].北京：人民出版社，1995.
- [22]中央档案馆.中共中央文件选集：第7册[M].北京：中共中央党校出版社，1991.
- [23]建党以来重要文献选编（一九二一—一九四九）：第9册[M].北京：中央文献出版社，2011.
- [24]张国焘.我的回忆：第2册[M].北京：东方出版社，1998.
- [25]张国焘.我的回忆：第3册[M].北京：东方出版社，1998.
- [26]中央革命根据地历史资料文库（党的系统）：第3册[M].北京：中央文献出版社，2011.
- [27]周恩来.共产国际和中国共产党（1960年7月14日、15日）[A].周恩来选集：下卷[C].北京：人民出版社，1984.

注释：

1 代表性成果参见：杨奎松《“中间地带”的革命：国际大背景下看中共成功之道》（山西人民出版社 2010 年版，第 251-253 页），张永《1930 年：红军崛起与革命重心向苏区转移》（《苏区研究》2018 年第 3 期），文道贵《土地革命战争时期党内秘密交通线的建立及其作用》（《党史研究与教学》1998 年第 4 期），中共福建省委党史研究室《中央红色交通线研究》（中共党史出版社 2015 年版）。