

亲历者记忆： 枣庄第一个党支部的诞生(上)

■本报记者 丁玉萍 文/图



左起:纪子瑞、张福林、郭长清、蒋福义

“我收藏的这些手札,就是枣庄的第一个中共党支部诞生的历史亲历者张福林等人对当时细节的回忆录。”在建党100周年前夕,记者在枣庄红色收藏委员会会长杨义平的手上看到了数十份珍贵的红色历史收藏,这些收藏带记者走进了20世纪二三十年代,仿佛看到了中国共产党在枣庄地区组织创建并坚持领导工人运动的历史画卷……

早期矿工的悲惨生活

山东枣庄地区是中国近代工业的发祥地之一,在20世纪20年代煤矿工人即达到2万余人。张福林是当年枣庄第一个中共党支部——矿区党支部成立时的第一批党员。张福林回忆录中写道:“我是枣庄市齐村人,父亲以做小买卖养家糊口,母亲给地主干活。我从小要饭,到十四岁开始给地主家放牛,二十二岁干矿工,23岁在矿上干里工(开绞车),每月工资八元四角。枣庄矿工的劳动时间在1926年前是每天十二个小时,下窑干得时间更长。但是工资却很少……(外工)几十个人住一间房子,又脏又潮湿,吃豆饼高粱煎饼是最好的,一般都吃不饱。穿的破烂不堪,不少人是披着麻袋片上班,连裤子也没有,上下班时赁一条裤子,一次一个铜子……”

当年与张福林并肩战斗的蒋福义在1982年(时年80

岁)回忆中说:“资本家的走狗仗势欺人,鞭打、辱骂工人是家常便饭。矿工生活困难,夫妻两个穿一条裤子的很多,许多工人下井时都是穿着衣不遮体的破裤褂,冬天披着一条破麻袋,到井下都赤身挖煤。当时工人真像疲惫不堪的瘦马,终日在受着抽打,长期在死亡线上挣扎。”

而当时的资本家的生活是怎样的呢?“而资本家和高级职员却过着腐化的生活,总经理、经理和德国矿师每月工资达几百元上千元,还有固定的车马费、交际费等及年终花红。光是这些每月就有好几百元。住的是洋房,还专门雇有拉黄包车的工人、警卫、厨师等二十余人伺候。资本家的生活同工人相比,简直是一个天堂,一个地狱。”在张福林的手札中有这样的描述。

党在初期的阶级启蒙教育

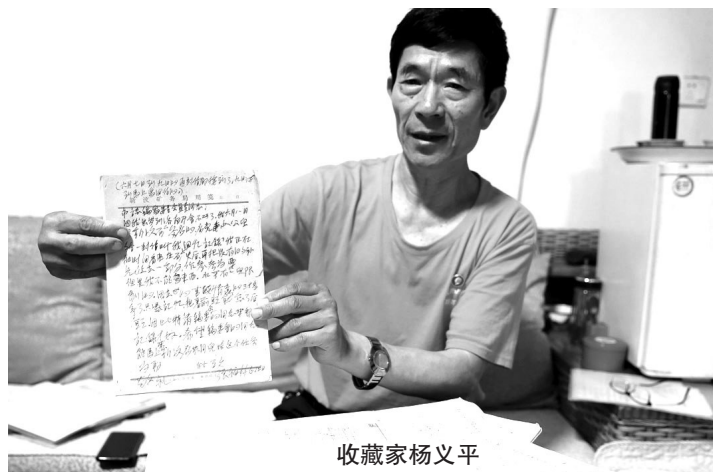
在1926年以前,枣庄矿工不堪资本家的剥削压迫,也有些自发的斗争,主要是怠工、破坏工具、机器等。在1926年春天以后,由于中国共产党的活动深入枣庄矿区,情况有了不同,工人们在党的教育和启蒙下,懂得了更多的道理,也开始为自己处境的变化而思考。

据张福林回忆:“从1926年春天,共产党派来了一位地下工作人员。曾记得这个人身躯高大,光了解他姓李,住在枣庄马道三合庄(一位电工)房洪春家的小旅店。”“房洪春和我一起下井干电工。房洪春对我说,他家住了个姓李的,像个传教的,但对人很和气,常和一些工人谈话。我当时有些好奇心,想去看看到底是干什么的?这样,由房洪春带我去,见到那位李同志。我问他像个教书的先生,他问我矿上生产情况,又问我生活情况等等。工人为什么穷?资本家为什么富?……不斗争永

远也改变不了工人的贫穷地位。他又告诉我们要把工人团结起来。”

据张福林回忆,那位李同志当时他没有职业掩护,只住了三个月就离开了枣庄。1926年4月份,一位姓张的中共党员又来了,虽然不认识张福林却直接找到了他在三合庄南小围子的家

里,在张福林家住了两三天并随张福林下了一天井,了解工人的艰苦生活。后来,李同志推荐张福林到济南学习,接应的同志出了事,张福林决定返回,“回到枣庄后,姓张的那位同志已经走了,没有留下一句话,也不知道他的去向。”



收藏家杨义平

连载

清末新政与华德中兴煤矿公司(二十四)

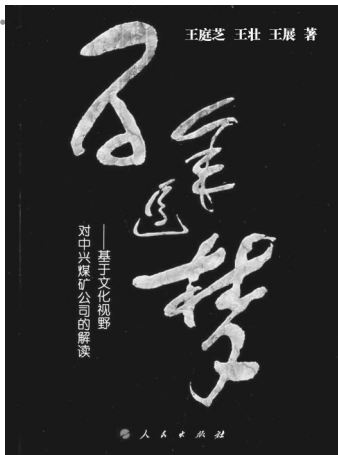
述, 津浦正约谈判中夹带了不少德国的私货。私货之一: 1899年《津镇铁路借款草合同》签署之后, 德国曾要求修筑两条津镇铁路支线, 一条从山东德州到河北正定, 另一条从山东兖州到河南开封, 以扩大势力范围, 但始终没有谈下来。津浦正约谈判中, 袁世凯却把这两条铁路许给了德国人。之所以断定是袁世凯把这两条铁路许给了德国人, 是因为袁世凯自担任直隶总督兼北洋通商大臣后, 一直兼任津浦铁路督办大臣, 又曾经担任山东巡抚, 与德国人打交道, 较之张之洞为多, 他的意见自然是主导性意见。私货之二: 1899年, 德国要求修筑津镇铁路山东段, 放弃修筑胶济铁路附近中国百姓反抗, 无法修筑。清政府被迫同意德国承筑津镇铁路山东段, 并承认山东

段铁路两侧, 德国拥有15公里之内矿产的开采权; 同时, 仍然承认德国对其不打算修筑的胶济线两侧15公里内矿产的开采权。这一次津浦正约谈判, 正值全国收回利权运动高涨。袁世凯、张之洞完全可以迫使德国放弃这些无理要求, 但是他们二人再次同意了德国在上述两条铁路线两侧霸占矿产开采权的无理要求, 这显然又是袁世凯退让所致。至此, 我们可以看出, 津浦正约谈判中, 尽管中国在津浦铁路借款方面比之草合同减少了很多利权损失, 但对于德国方面从前对山东铁路、矿产的要求全部予以保留甚至扩展。德国对华德中兴煤矿公司的无理要求难道不会被再次提出来? 要知道, 当1904年照会清廷外务部, 要求台枣铁路必须与山东德华矿务公司商办被拒之后, 气急败坏的穆莫居然提出所谓

矿务续章四款: “1. 在铁路两侧30里内仅准德华公司用机器开矿。2. 华矿只准用土法照向来之大小续办, 不许用机器。3. 德华矿务公司禀报用新法开矿时, 在新矿15里内之各华矿, 必须于2年内一律停止, 不得再开新矿。4. 在30里以内德华矿务公司用机器开矿, 中国官方无辩驳之权。”穆莫这种赤裸裸的霸道行径表明了德国方面对枣庄煤田志在必得的心态。

对于德国驻华公使穆莫提出的矿务续章四款, 1905年1月6日出版的《中外日报》有一篇报道进行了尖锐的批驳。该报道称: “去岁德使曾以山东矿务续章四款要求外务部……此四者, 无论度诸公法, 揆诸人情, 足令人发指皆裂, 愤不能平也。即就原约而言, 在德人索之已为得步进步, 若中国许之, 即为自蹙生机, 自损利

权……总之, 德人命意所在, 其始则犹有顾忌, 今则明目张胆, 并不许土人自保其利益。喧宾夺主, 莫此为甚, 刮糠及米, 岂有限制……夫外人铁路所经之地, 即为权力所到之地, 已为众所共知, 乃当时迁就太过, 并许其因路权而揽及矿权。今则进而益上, 并欲使附近铁路之矿产, 独为德人之所有, 不得复为华人之所有。德人夺地之机何其工, 扩张势力之策, 又何其至也。此端一开, 将使山东各省不复属之中国, 倘各国尤而效之, 而中国内地悉为各国权力之所及, 而中国已为不亡之亡。”德国驻华公使穆莫提出的矿务续章四款直接针对台枣铁路的修筑, 所以, 这则报道也可以说是为华德中兴煤矿公司抱不平, 有力地揭露了穆莫夺地扩张、掠夺中国人民、阻碍中国任何微小进步的凶恶嘴脸。



有一个重要的时间点耐人寻味: 袁世凯、张之洞于1908年旧历一月十三日与德、英签订《津浦铁路借款合同》(俗称“津浦正约”), 邮传部于1908年旧历二月二十日胡说台枣铁路应俟津镇铁路正约签订后核办, 中间只相隔30多天。我们不禁要问: 袁世凯、张之洞及邮传部与英、德两国银行(英国汇丰银行、德国德华银行)代表谈判《津浦铁路借款合同》时, 是否暗中有涉及台枣铁路的交易? 事实上如前所