

北方文丛

郑州文史 资料选编

郑州市政协文史资料委员会编

第二十四辑

中国文史出版社

郑州文史资料选编

第二十四辑

郑州市政协文史资料委员会编

中国文史出版社

图书在版编目(CIP)数据

郑州文史资料选编/郑州市政协文史资料委员会编
-北京:中国文史出版社,2003.10

(北方文丛)

ISBN 7-5034-1416-2

I. 郑… II. 郑… III. 文史资料—选编—郑州市
IV. K296.11

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 092738 号

责任编辑:方正

封面设计:李志刚

出版发行:中国文史出版社

社 址:100811 北京太平桥大街 23 号

印 刷:河南日兴印务有限公司

经 销:新华书店北京发行所

开 本:889×1194 1/32

印 张:8.39 字数:204 千字

印 数:2000 册

版 次:2003 年 12 月北京第一版

印 次:2003 年 12 月第一次印刷

定 价:25.50 元

文史版图书如有印、装错误,工厂负责退换。

前 言

郑州文史资料从1985年至今已编印24辑,刊登各类文稿643篇。这些文稿,绝大部分为历届市政协委员和各民主党派、工商联成员所撰写。其中,不少作者是步入暮年的老人。他们在解放前长期内忧外患的动荡年代,自觉不自觉地成为历史进程中的不同角色,成为社会政治、经济、文化生活中诸多事件的见证者。他们不顾年迈体弱,从不同侧面发掘出那些极有可能被湮没的有价值的史料,记述了亲历、亲见、亲闻的历史事件中一些具体、细致的情节。有些资料内容,看似细小,却能使人得到不少常识意义上的认知。非常有助于我们、特别是年轻一代,深切了解过去,珍惜现在,开创未来。可以说,这些资料凝结着作者们的心血、汗水和学识。在此,向他们表示衷心的感谢。

为了使更多的政协委员、各界人士,能够接触到本刊过去刊载过的一些史料价值较高的文稿,特汇集了这一选编。当然,在有些史料中,撰稿人在写自己熟悉的人和事时,对于一些细节的记述,可能会有认识上的某些局限。对此,读者在阅读时,是会有所鉴别的。

历史是一个包罗万象的时空范畴,是指向未来的。昨天,今天,明天,是一条一脉相承的线索。谁也不可能生活在割断历史、失去记忆的真空社会里。只要能够清醒地、深刻地从有关史实中汲取有益的营养,就能为不断前进的社会主义事业做出奉献并实现自身的价值。文史资料,不仅可以存史,还可以资政、育人。我们殷切地期待我市各级政协委员、各界人士更加关心、支持我们的工作,以不断提高文史资料的编印质量和水平,使它在社会主义精神文明建设和爱国主义教育中更好地发挥其特有的作用。

郑州市政协文史资料委员会

目 录

毛主席视察黄河	孟昭仁(1)
为毛主席专列添乘	冯 浩(4)
周总理视察黄河大桥	司马中河(8)
周恩来陪送杨虎城过郑	张一麟(13)
1927年郑州总工会诞生的风风雨雨	傅冠英(14)
五卅运动在郑州的反响	刘英贤(18)
我参加地下革命活动的片段	赵以文(24)
郑州被服支援解放战争	阳臣夫(46)
清末民初荥巩一带煤窑见闻	魏树人(55)
冯玉祥营建碧沙岗陵园	廖永民(59)
冯玉祥主豫时在郑州的新政和建设	李荣家(65)
张学良在郑州	张一麟(72)
蒋介石游中岳	毛汝采(73)
康有为中岳游雪	崔炎寿(88)
韩凤楼其人其事	郭海林(92)
豫剧优伶周海水事略	时从周(96)
从一张剧照想到的张伯驹先生	于 森(98)
回忆荥汜抗日民主政府	杨廷秀(101)

固守虎牢关的七日七夜

.....	周益三 王汝昭 姜树德 卢松轩	(104)
郑州抗日演剧队	胡梓房	(111)
日机首次轰炸郑州	吕秀贞	(113)
酒井特务队暴行	王国桢	(115)
营救美空军飞行员克米尔顿	张 良	(117)
营救美空军飞行员芮德	郭丙申	(119)
郑州受降记	文 强	(120)
解放郑州时激烈的外围战	柳山朵	(122)
忆郑州扶轮中学	姚广先	(129)
解放前郑州报业史话	曹弃疾	(153)
1945至1948郑州纪事	王永川	(189)
王光临在郑州	陈兆新	(209)
巩县“康百万”家族兴衰	康思廉	(219)
爆破郑州黄河铁桥及花园口决堤执行记	朱振民	(222)
省会迁郑记事	萧 枫	(230)
话说金水河	王均智	(234)
从风沙城到绿满郑州	冯钟粒	(239)



毛主席视察黄河

孟昭仁

1952年,我在郑州铁路地区党委工作。10月30日,书记段发祥同志找我和另一位同志立即赶赴黄河南岸执行一项任务。我们到黄河南岸后,即和当地党组织的领导同志一起商讨了如何圆满完成这一特殊任务的方案,并向下作了部署。

10月31日上午,各单位的职工上班后都在单位学习。当时究竟是执行什么任务,谁也不清楚。我们二人在小顶山下马路边,负责群众的管理工作。10点左右正在翘首仰望的时候,一列专列徐徐驶入黄河南岸车站,停靠在邙山铁路隧道的外边。

邙山头位于郑州西北30公里处,是黄河水冲出峡谷,四处奔流的地方,也是京汉铁路横跨黄河之处,山高200米,山头因长期缺水不种庄稼,不长树,是个荒山秃岭。

列车停稳后,只见毛主席身穿呢子大衣,脚穿黑布鞋,在罗瑞卿、滕代远、杨尚昆等中央领导的陪同下,健步登上邙山头。毛主席面对黄河凝视良久。约有一个多小时,从邙山东侧的小顶山缓缓下山,路过半山坡的一个窑洞院停了下来,走进有三孔窑洞、五口人的农民之家,关心地询问了房主人刘忠贤家里的收成、生活情况。正在这时,主人家的小孩子从外边回来,看到了毛主席,他快步走到母亲身边,高兴地说,毛主席来啦!他母亲赶紧搬凳子、端水,请毛主席坐下喝水休息。工作人员说,不忙啦,谢谢你。毛主席一行遂寻径下山。这时,山坡上和路边的人,知道是毛主席来啦,立即沸腾



1952年10月
毛主席视察黄河

起来,齐声高呼,毛主席好,毛主席万岁!毛主席在桥边的一块石墩上坐了下来,稍事休息。当时黄河桥工段党政负责人乔廷选和梁老久在桥头相迎,主动上前报告了姓名和职务,并和罗、滕两部长握手相见。在向毛主席汇报时,毛主席笑着说,姓乔梁人修桥梁,引得大家笑了起来。然后,毛主席和陪同人员登上了在桥头等候的专列,驶向黄河北岸。在北岸列车停下来,毛主席又顺桥往南步行,在桥面上,瞭望奔放的黄河和屹立在激流中的黄河大桥。到第十四孔桥时,毛主席停下来,和等在此处的桥工段工程师刘鸿钧会了面。毛主席问刘工今年多大年纪,刘答,今年壬辰整六十,毛主席深赞刘工年事已高,仍为大桥工作付出辛劳。毛主席全面了解了大桥的历史、桥梁结构和五次加固的情况。对经过职工的苦干、实干加固后的大桥,列车载重增加、车速提高,甚感满意,并指示说,车速是否可再提高些。面对邙山头上的汉霸二王城,毛主席还讲述了刘邦、项羽斗争的故事,随后和大家一起照了像。毛主席步行又回到黄河北岸,乘轨道车,西去观察引黄灌溉区,登上渠首闸,亲手摇动

启闭机,一圈一圈推了起来,须臾闸下清水汨汨流入卫河,浇灌华北沃野良田。毛主席问此渠何名?一位省领导说,是“引黄济卫”,叫“人民胜利渠”。中央领导都露出满意的微笑。

毛主席此行,由徐州到开封再到郑州,怀着造福人民的执着追求,逆黄河西上进行实地考察,并发出“要把黄河的事情办好”的伟大号召!我作为工作人员有幸目睹了毛主席视察黄河的经过,心中万分激动。毛主席时刻把人民的冷暖挂在心头,在人民心目中,毛泽东如日月经天,永志不忘,没有毛主席就没有我们现在的一切,人民永远怀念自己的恩人和领袖。



1952年毛主席在黄河铁路大桥与刘鸿均(右一)交谈

孟昭仁,男,1929年4月生,河南郑州市人,1948年10月参加革命工作,中共党员,曾任郑州铁路地区党委宣传委员,郑州铁路分局政治部宣传科长。1989年10月离休。



为毛主席专列添乘

冯 浩

由于工作关系,我先后8次为毛主席、周总理等中央领导同志的专列添乘服务。特别是毛主席第一次坐火车到河南的情景,我至今记忆犹新。

记得那是1952年10月28日清晨,我与郑州铁路局机务处副处长张恩霖同志接到局长刘建章的通知,说有紧急任务,不要告诉任何人,立即出发。上车以后,刘局长一脸严肃地告诉我们:“毛主席第一次视察河南来了,毛主席的专列从津浦线南下,我们要到徐州去迎接。”听了刘局长的交待,我们感到既兴奋又紧张,这毕竟是我们郑州局第一次迎接专列,谁都没有经验,生怕搞不好。到了徐州后,我们先找了济南局的政委桂蓬、济南局运输处长刘渚和徐州分局的赵局长,请他们给我们介绍情况,他们也是为毛主席的专列添乘到济南局管界口的。

这一次随同毛主席视察的有中共中央办公厅主任杨尚昆、公安部部长罗瑞卿、铁道部部长滕代远。毛主席的专列分为前驱车、本务车、后卫车3个组成部分。前驱车挂2节客车,上面主要是警卫人员与工作人员;本务车挂8节客车,上面有电台车、餐车,其中一辆是毛主席的卧车。与毛主席同住一辆卧车的是天津著名的民主人士李烛尘老先生。杨尚昆、罗瑞卿、滕代远3位首长同住一辆卧车,江青也是一人一辆卧车,再就是秘书、医生、服务人员等等;后卫车与前驱车一样,主要是警卫人员。

了解了情况,我们心中就有了底。我当时的任务就是与刘局长一道添乘毛主席专列的本务车,张恩霖则添乘机车,与司机、司炉一起工作。上车以后,滕部长告诉我们,毛主席要接见郑州、河南两局的添乘人员。大家都十分激动。我还是1942年在延安军事学院炮兵系学习返回太行山前,听毛主席作过一次报告,但那时只是从台下老远的地方看到毛主席。这次听说毛主席要接见我们,真是高兴。我们在滕部长的带领下,来到毛主席的卧车门口,罗瑞卿部长站在车门旁边迎接我们。我们鱼贯而入,先由滕部长给毛主席介绍:“这位是郑州铁路局局长刘建章同志。”毛主席与刘局长握过手就问:“郑州铁路局管到那里呢?”刘局长回答:“北边管到安阳,一度管到石家庄;东边一度管到徐州北站;南边管到汉口;西边管到天水。”毛主席又问:“哪年入党?”刘



答:“1928年。”到后面,被接见的所有人都按照刘局长的“方式”先报自己的姓名、职务,再报入党年月。毛主席一直亲切地对我们微笑着,没有说更多的话。大约两分钟,罗部长给滕部长说:“就这样吧!”接见完毕。

我们带着兴奋和喜悦的心情从毛主席的卧车出来,专列就启动了。第一站将停在兰考县的东坝头。这里是解放前黄河抢险时修的一条专用线,处于黄河往山东拐弯的地方。毛主席的专列要在这里过夜。谈起专列过夜,尤其是在站停车,要求非常严格。因为毛主席的习惯是夜间办公,早晨才休息。所以,中央办公厅给铁路部门提出了严格的要求。在专列停靠的车站,邻近线路过往的火车,一不能鸣笛,二不能高速行驶。我们商量了一下,决定过往此地的每

一趟客货车,都用信号显示让其在站外停车,然后由我登上机车去向司机当面交待:“因有特殊情况,铁路局命令:第一,经过前方车站时,绝对不能鸣笛;第二,一律用惯性慢速通过,不能发出碰撞声响。”

我们在东坝头停了一宿。第二天早晨起床后,大家突然发现,毛主席不在卧车了!中央办公厅的同志赶紧分头去找。原来毛主席清早带了一名工作人员到附近的村民中了解情况去了。

毛主席第一次来河南,不放过任何机会了解各方面的情况,而且看得很仔细,问题提得很深刻。有一次,毛主席说:“铁路车站很清洁,秩序也很好,就是看不到人。小卖部为什么都关了门?”原来有关部门为了安全,把与运转无关的人员都清走了。毛主席见不到群众,冷冷清清,所以提出疑问,实质上是批评。从此以后,只要有专列来,小卖部都开门,不过售货员换的是公安人员,这其实也大可不必。毛主席是很希望在自然环境中接触普通群众的。以后,只要专列一停,毛主席就要下车。毛主席下车散步,思考问题,往往聚精会神,谁都不便催他上车。但不叫吧,专列又开不了,中央办公厅的同志给我们出主意,要开车就打电铃。毛主席是很尊重铁路规定的,一打铃,就知道要开车了,马上就返回到车上。29日,毛主席的专列离开东坝头向郑州方向行驶。在车上,滕部长问刘局长:“你们郑州有什么可看的?”刘答:“我们铁路上有郑州最好的文化宫。”现在看起来铁路文化宫不算什么,可在当时确实是全郑州最出风头的建筑物。这里在二三十年代是有名的陇海花园,1938年建起文化宫,后被日本人炸毁。现在这幢飞机型的建筑,是1951年初重建的。滕部长请示后,毛主席同意看一看文化宫。可在什么地方停车呢?现在的郑铁一中即当年铁路局的旧址,从铁路局到文化宫有一道后门可通,但铁路局附近没有站台,这里路基又高。我先给局里打了一个电话,说毛主席要来参观文化宫,专列要在铁路局旁边停车,需马上用枕木搭一个临时垛台。可等我们到了,枕木垛台还没有搭成。在家的耿一凡副局长找来了几条长凳,放在车厢门口,工



作人员扶着毛主席下来了。刘局长陪同毛主席一行到文化宫转了一圈,也没有人给介绍,一会儿就出来了。遗憾的是当时没有留下一张照片。

31号上午,专列开到黄河南岸站停车,毛主席视察了黄河。这次我们接受了教训,在陪同毛主席视察黄河大桥时,请了号称“黄河桥活字典”的桥工段段长刘鸿钧和局工务处副处长李克基,给毛主席介绍黄河大桥的沿革、各种数据等。听了介绍,毛主席诙谐地说:“黄河大桥谢谢你们,”并发出了“要把黄河的事情办好”的著名号召。31日下午,毛主席的专列离郑前往新乡、安阳。把专列送出交界口,我们郑州局第一次添乘任务就圆满完成了。刘局长特地在陇海院摆了几桌酒席,宴请有关人员,庆贺我局第一次为毛主席专列添乘成功。还有一层意思,就是郑州铁路局的干部为专列添乘多次,这是唯一受到毛主席正式接见的。获此殊荣,确实值得开怀畅饮几杯!

冯浩,男,1924年生,1938年11月参加革命工作,中共党员,郑州铁路局局长、党委书记。1984年10月离休。



周总理视察黄河大桥

司马中河

1958年我在郑州铁路局机关团委工作,从7月18日开始,连续参加了铁路局党委和局机关党委多次召开的干部会议,通报黄河汛情,动员部署黄河铁路大桥的抢修工作。

汛情通报:7月17日黄河出现特大洪水,主流集中在黄河铁路大桥北端5—24号桥墩,11号桥墩遭到严重冲刷,当日5时桥墩水深5米,9时为9.2米,中午测深铅锤已测不到底,估计水深已在14米,当即抛石抢护;13时10分桥梁向下游偏斜45毫米;18时桥墩上游边桩上的电线杆被冲倒开始断电;23时黄河水位达海拔标高98.35米,超过1933年历史最高水位,11号桥墩偏斜30厘米;23时50分桥墩倾斜达1米以上,监测人员被迫撤离,继而11号墩倒坍,相连的第10、11两孔钢梁跌入河中,铁路运输中断。

会议传达:18日下午周恩来总理亲临黄河铁路大桥视察灾情,当晚在中共河南省委第一书记、省长吴芝圃、铁路局局长赵聪等陪同下,在黄河大桥冒雨召开群众会议动员抢修大桥工作。7月19日开始,河南省、郑州市分别连续召开紧急会议,分别成立省、市支援抢修黄河大桥委员会,部署支援抢修黄河大桥工作。

我作为一名青年工作干部被选派参加抢修工作,到黄河南岸大桥抢修指挥部报到。指挥部设在一辆铁路公务车上。黄河大桥抢修指挥部20日成立,根据周总理的指示,在铁道部副部长余光生和中共河南省委书记处书记赵文甫直接领导下,由郑州铁路局局长

赵聪任总指挥,铁道部工务局局长苏梅、铁道部大桥工程局局长杨再田、大桥工程局黄河桥工处处长杨海峰任副总指挥。大桥抢修工作主要是恢复被冲倒的桥墩,架设被冲断的桥梁,同时维护和加固没有被冲倒的桥梁。分配给我的任务是组织路工和民工,装载和抛投石笼加固被冲刷的桥墩基础,担任运输抛投石笼大队的队长。我们的工作是在一列平板车厢上,每辆车架上五六个一头高一头低的长形木板,在木板上编制一立方米左右的铁丝笼,装满片石封牢,用机车推列车上大桥,在桥墩上游一侧,以木板一头高一头低的杠杆力量把石笼推入河中,填充桥墩被冲刷的深坑。日夜不停轮番抛投,保护大桥桥墩安全。

大桥抢修工程在党中央、国务院和周总理的关注下,进展迅速。郑州铁路局抽调4600名职工,大桥工程局修建黄河新桥的黄河桥工处的1100名职工和上千名民工、解放军战士投入抢修工作。大桥抢修工程党委出版了《战斗快报》,传达上级党委的要求,通报工程进展情况,各地支援情况和施工中的先进事迹。在抢修工地我们为件件动人的消息所鼓舞。抢修工程进行的关键时刻,20日河南省



委、省人民委员会发来慰问信,送来1万个西瓜。之后糕点、香烟、烙饼等慰问品源源不断地送至工地。21日上午,4万公斤大米,4万公斤面粉,450公斤食油以及蔬菜等运至工地,同时1000名壮工全部到达工地。铁路局后援单位超额完成每8小时6根焊接钢轨桩的制作任务。郑州市苦战3昼夜修通市区至黄河铁路大桥的公路,增设了专线电话和收发报机。工地急需26名起重工和20名电焊工,给郑州、开封两市

提出后,不到6个小时电焊工、起重工都带着工具赶到工地。郑州市的18个工厂停止正在进行的生产任务,为大桥赶制螺栓铆钉和配件。7月18日至28日,全国9省14市运到大桥南北岸的物资器材430车。件件消息使工地职工精神大振,干劲倍增。

大桥抢修工程在全国人民和河南省人民支援下,于7月20日至23日用了3天准备,7月23日至8月1日9天施工,在狭窄的单轨桥面上,迎着巨浪滚滚的激流,冒着间有的暴风雨,于8月1日19点零4分放置钢梁,

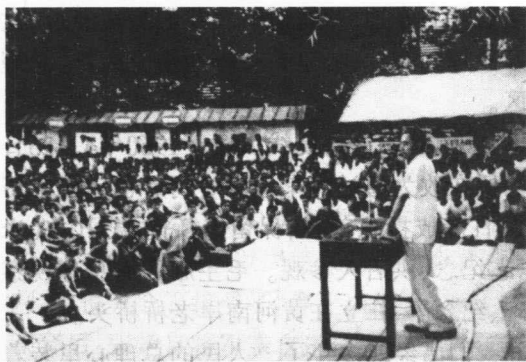


20点20分开始铺轨,64米长的钢轨在2小时15分时间内铺好,22点35分完成铺轨,大桥修复。8月2日上午我站在桥头目送正式通过的第一列旅客列车,接着在南岸参加了隆重举行的“河南省庆祝黄河大桥抢修胜利通车大会”。中共河南省委书记处书记赵文甫、铁道部副部长余光生,郑州市、新乡专区、新乡市的领导出席会议,会议由郑州市长王均智主持,铁路职工、解放军战士和河南省各地代表一万多人参加会议。大会收到铁道部、中共河南省委、省人民委员会的贺电和100头猪、500条香烟等慰问品。

在大桥恢复通车后,大桥的加固维修工作仍在进行,周总理第二次亲临大桥视察。8月5日上午,我在组织往大桥上运送片石石笼时,看到空中一架银白色总理专机飞临黄河大桥上空盘旋一周,这是总理在空中望大桥修复情况。总理下飞机后立即乘专车到黄河大桥,陪同总理视察的有铁道部副部长吕正操,现场指挥修复工程的铁道部副部长余光生,河南省副省长邢肇棠及中共郑州市委第一书记王黎之。周总理登桥察看桥修复处所,每到一处都关切地向大家致意慰问。他在黄河北岸看望了架设军用浮桥的解放军工

程兵舟桥部队的官兵后，又回到南岸慰问抢修大桥的铁路职工和民工。

在工地就餐时，铁路局生活处处长刘满元为总理和陪同的省、部领导单独安排了就餐的餐桌，被总理拒绝，总理坚持同职工一



起，亲自在取饭窗口排队取饭，同职工群众一起就餐，并要交付饭钱，当食堂人员说明抢修工地人员吃饭都不收饭钱时，总理说：“不收抢修人员的饭钱，我要付饭钱。”周总理严以

律己、廉洁奉公，同人民群众打成一片，是人民的好公仆，永远是我们学习的榜样。

下午，抢修工程指挥部召开群众大会对抢修大桥的人员进行慰问，会场布置很简单，我们铁路职工、民工、解放军官兵都坐在地上，我就坐在主席台下靠前的职工队伍中。周总理登上主席台亲切环视参加大会的群众，并询问救助搭建浮桥落入黄河的解放军战士的老船工到会没有，当把老船工请上主席台时，总理紧紧握着老船工的手向大家介绍，对他搭救子弟兵一再表示感谢。

在群众大会上总理发表了重要讲话，对参加抢修工程的人员表示慰问。当记者举起相机为总理拍照时，总理发现自己穿的短袖衬衫口袋里装着一个黑色的眼镜盒，立即取下眼镜盒装在裤子口袋里，配合记者照像。总理从细小的事情上注意国家领导人的形象，表现了对人民高度负责的精神。

黄河大桥地位重要，群众大会后，总理指示：大桥通车后要继续抛石巩固桥墩，保证大桥的安全。并指示加速修建新桥，一次建成复线铁路大桥。