供内部参考

中国海员工人运动大事年谱

61.3

中国海员工会全国委员会

1984年10月

China 需要全本请访问 www.ertongbook.com

Sb
K213
2

BB64/07

出 版 说 明

这本《中国海员工人运动大事年谱》的编写者是唐章同志，他是原中国海员工会全国委员会副主席。离休后即下决心，花上几年时间，编写有关海员在全国解放前斗争的小册子。全国总工会的领导同志对此非常支持，我们海员工会也深深感激老同志从事这种有教育意义的活动。唐章同志在编写这本《年谱》过程中，表现顽强的革命斗志和严肃的责任感。他不顾身患重病，重新学习了中国共产党的历史，阅读了中国工会和交通部系统有关海员斗争的文件、档案，翻阅了历年出版的有关报刊，走访了老海员、老干部、收集了大量有关中国海员工人运动的历史资料。三年的时间里，几经反复修改，才编写出这本《年谱》。如今，唐章同志已病身不能自理，但还很关心《年谱》的印刷工作。

在中华人民共和国建国前的二十八年，中国广大海员在中国共产党的领导下，经历了北伐战争、土地革命战争、抗日战争（包括参加国际反法西斯战争）和全国解放战争四个历史阶段，有着光荣的革命历程，并形成中国海员的革命传统。唐章同志对历史资料的引用，都注明来源；在叙述历史事件的同时，又明确表明了自己的观点。为了保持历史资料的原貌和回忆录的谈话风格，对引用材料的字句未加修订。

由于人力和时间所限，《年谱》中的材料可能有不少遗漏之处，请广大工会干部和研究工运史的同志们提出补充和修改意见。我们打算，在适当时机，把它改编成公开发行的册子，作为对广大海员职工进行革命传统教育的辅助教材。

中国海员工会全国委员会

1984年10月

北京圖書館藏
J124667

China

目　　录

第一章　现代中国海员的诞生及早期活动
（1840年—1918年）……（5）
第二章　中国海员工人运动进入新的历史时期
（1919年—1923年）……（16）
第三章　在中国共产党的领导下，海员工人在大革命中
贡献全部力量
（1924年—1927年7月）……（35）
第四章　第二次 国内革命 战争时期，在白色 恐怖下，
中国海员始终追随着党，进行艰苦的斗争
（1927年8月—1937年6月）……（66）
第五章　在抗日反法西斯战争中，中国海员进行英勇的
战斗
（1937年7月—1945年8月）……（114）
第六章　为中国人民的解放而斗争
（1945年8月—1949年10月）……（143）

内 容 提 要

第一章 现代中国海员的诞生及早期活动

水运悠久的历史与变迁（5）；现代海员的产生和发展（6）；早期海员受压迫、受剥削的情况（9）；海员的反抗与斗争（12）；追随孙中山闹革命（13）；组织起来（14）。

第二章 中国海员工人运动进入新的历史时期

1919年工运形势（16）；中国海员新的觉醒（17）；参加“五四”政治大罢工（17）；广东海员要求增加工资的斗争（17）。

1920年工运形势（18）；工人运动有了更大的发展，推动了海员工人运动（18）；要求增薪、反对虐待的斗争（18）；反对大包工头的斗争（18）；筹备建立工会（18）。

1921年工运形势（20）；海员工人运动揭开历史新的一页（20）；中华海员工业联合总会成立（20）；工会着手组织斗争（21）；香港海员大罢工的酝酿（21）。

1922年工运形势（22）；在中国共产党的指导、影响、支援下，海员开展一场轰轰烈烈的斗争（23）；香港海员大罢工（23）；上海（长江）海员大罢工（31）。“海总”为反对工会内部和外部破坏势力而斗争（32）。

1923年工运形势（32）；海员在困难中前进（33）；帝国主义加紧破坏（33）；整顿工会组织、清除工贼（33）；简单小结（33）。

第三章 在中国共产党的领导下，海员工人在大革命中贡献全部力量

1924年工运形势（35）；中华海员工业联合总会清理内部、逐步发展（36）；“海总”改组（36）；开展国际、国内活动（36）；参加反对广东商团武装叛乱的斗争（37）；“海总”的工作纲领（37）。

1925年工运形势：在革命洪流中，海员发挥重要作用，党的海运方针（40）；响应党的号召，积极参加政治活动（41）；参加二次劳大（41）；参加五卅反帝运动，发动省港大罢工（42）；维护党和全总的领导、反对分裂（44）；组织海员纠察队、协助封锁香港（45）；响应党的号召、开展农民运动（47）；支援国民革命军东征南讨（48）；开展工会统一运动（48）；武汉、上海海员抗英斗争（49）；党组织发展壮大（49）。

1926年工运形势（50）；在中国革命胜利进军中海员工人运动的发展（52）；“海总”一次全国代表大会（52）；统一工人运动（54）；党加强对工会的领导（54）；支援北伐战争（55）；长江海员开展反帝反封建斗争（56）；求生存、改善处境的斗争（56）；恢复香港工会的活动（59）。

1927年工运形势（60）；在革命转折关头，中国海员紧跟党，坚持斗争。收回汉口英租界的斗争（63）；上海工人第三次武装起义（63）；四·一二反革命政变与工人的反抗（64）。

第四章 第二次国内革命战争时期，在白色恐怖下，中国海员始终追随着党，向反动派进行艰苦的斗争

1927年工运形势（66）；在党的领导下，海员怀着强烈的阶级仇恨，英勇对敌斗争，海员工人斗争转入新的阶段（67）；夺会斗争（68）；斗争激化，发动起义（69）。

1928年工运形势（71）；经过一系列严重挫折和牺牲后，中国海员追随党，又继续战斗了。总结经验，整顿组织，开展斗争（75）；五一纪念活动；反日活动；反对“改委会（整委会）”的斗争；反对大包工头的斗争；反对“八个敌人”（77）。

1929年工运形势（78）；“海总”工作又趋活跃；根据六大精神，检查工作（79）；发动斗争，示威活动（81）；党的六届二中全会对海员工作的要求（81）；继续反对包工头的斗争（81）；海总一再改组（84）；香港、南洋海员受迫害（85）；五次劳大关于海员工作的决议（85）。

1930年工运形势（88）；海员工人运动是在第二次“左”倾错误过程中展开的。海员生活及其斗争（89）；“海总”的部署（91）；五月斗争（91）；“海总”迁上海后的斗争（92）。

1931年工运形势（94）；海员工人运动又陷入第三次“左”倾错误。水运政治经济形势（95）；总结过去，消除“左”倾影响（96）；参加党的六届四中全会情况（96）；开展红五月活动，发动罢工示威（96）；整顿“海总”，贯彻“左”倾教条主义（97）；蔡和森同志被捕牺牲（97）；刘少奇同志指导海员工作（98）。

1932年工运形势（98）；海员工人运动的起伏。海员抗日运动的新高潮（99）；红五月活动和经济斗争（100）；拥红活动；官办工会加紧活动（103）。

1933年工运形势（103）；“海总”遭受重大挫折，干部大批被捕（104）；官办工会扩展势力（104）；上海航海专科学校的斗争（105）；1933年的工作小结（105）；

1934年工运形势（106）；“海总”在困难条件下坚持工作。“海总”的情况（106）；驾驶员的斗争（107）；余闲乐社的酝酿与建立（107）。

1935年工运形势（108）；1935年是海员工人运动工作新的转变的开始。香港余闲乐社总社的成立是这一转变的标志。余闲乐社总社成立（109）；陕北水手工会成立（109）。

1936年工运形势（110）；在清除“左”的影响的过程中，实现海员工人运动工作的转变。赤色工会结束（110）；新的开始（110）；海员抗日救亡运动（111）。

1937年1至6月工运形势（111）。

China 需要全本请访问 www.ertongbook.com

党的正确领导和抗日民主运动的发展，推动海员工人运动的开展。重建“海总”（112）。

第五章 在抗日反法西斯战争中，中国海员进行英勇的战斗

1937年7月至1945年8月，中国革命进入抗日战争阶段。工运形势（114）；中国海员和水运职工响应党的召唤，纷纷组织起来，进行英勇战斗。参加上海保卫战（115）；开展抗日救亡活动（115）；抗日罢工运动（116）；香港海员工会正式成立（117）；外国海员对中国抗日战争的支援（117）。

1938年工运形势（118）；中国海员艰苦奋战。前线海员英勇战斗（119）；长江海员坚持运输（120）；香港海员坚持扩大抗日斗争（120）；海外华籍海员抗日活动（121）；世界水运工人援华运动（121）。

1939年工运形势（122）；中国海员在多条战线上进行战斗。海员工人运动处于分散状态（123）；海外华籍海员反对种族歧视、要求改善待遇的斗争（124）。

1940年工运形势（125）；海员工人运动转向深入。国民党统治区海员斗争简况（126）；沦陷区海员斗争简况（127）；海外华侨海员斗争简况（127）。

1941年工运形势（128）；中国海员的斗争延伸海外。在沦陷区（129）；海外华籍海员的斗争（130）。

1942年工运形势（131）；战争进一步发展，散处各地区的海员工人及其骨干，为了反日反法西斯战争的胜利；进行各种形式斗争。沦陷区（132）；海外斗争（133）。

1943年工运形势（135）；中国海员扬威海外。海外斗争（136）；沦陷区斗争（137）。

1944年工运形势（137）；在大转变前夕，海员工人运动更趋活跃。在解放区（139）；在沦陷区（139）。

1945年工运形势（139）；海员工人在党的领导下，积极起来斗争，在沦陷区（141）；在海外（141）。

第六章 为中国人民的解放而斗争

1945年8月15日至12月工运形势（144）；在新形势下，复员回来的海员又要进行新的战斗了。水运形势（145）；重组海员工会（146）；为争取解决生活问题而斗争（147）。

1946年工运形势（147）；海员和其他水运工人在党的领导下，积极参加各种斗争。水运工人反对卖国、内战、独裁的斗争（148）；支援解放区（149）；为解决复员困难而斗争（150）；香港海员工会和国民党中华海员工会香港分会谈判（150）；在国际海员中开展广泛的友好活动（151）。

1947年工运形势（152）；海员和水运工人的斗争，加紧组织准备（153）；投入“反饥饿、反内战、反迫害”的斗争（153）；香港海员工会与中华海员工会会谈（154）；香港海员工会又一次开展反包工制的斗争（154）。

1948年工运形势（155）；在革命的高潮中，海员码头工人日益发挥重要的作用，

China

当时的航运情况（156）；“反饥饿”斗争（156）；反撤退、反劫运、反破坏斗争（157）；支援解放区运输（158）；成立上海航运支部和航联会（159）；教育群众坚定地相信共产党（159）。
1949年工运形势（160）；海员和水运工人贡献了最大力量。航运情况（161）；加强组织领导，迎接新的战斗（161）；南北通航（161）；运送百万大军渡江（161）；中102艇船员起义（162）；解放大军向上海进军，反劫运、反破坏的斗争（162）；反封锁、反轰炸的斗争（164）；拒绝为蒋帮运输（165）；支援解放沿海岛屿的斗争（165）；香港招商局员工起义（167）；南船北归（169）；重新组织起来，迎接更伟大的任务（169）。
结束语（171）。

China

第一章　现代中国海员的诞生及其早期活动

（1840年——1918年）

1840年的鸦片战争打破了中国闭关自守的局面。此后，在世界资本主义、帝国主义的侵略和压迫下，中国逐步由封建社会变为半殖民地半封建社会。

随着外国资本的入侵，“给中国造成了买办制度，造成了官僚资本”，“造成了中国的民族工业，造成了中国的民族资产阶级，而特别是造成了在帝国主义直接经营的企业中，在官僚资本的企业中，在民族资产阶级的企业中做工的中国的无产阶级。”（注《丢掉幻思，准备斗争》《毛泽东选集》1488——1489页）

水运悠久的历史与变迁

中国是世界文明发达最早的国家之一。水上交通运输事业也随着祖国大地的开发、文化的进步，很早就发展起来了。

我国面临四海（渤海、黄海、东海、南海），黄河、长江、珠江三大河流横贯东西，京杭大运河直通南北，内地江河湖泽更纵横密布，给人民以舟楫和灌溉之利，交通海内外各民族之便。内河交通、海洋运输，古以开始。随着造船业和其它科学技术的进步，以木帆船为主的航运日趋发达。公元前东周列国时代，齐国已有“海国”之称。到东西汉，已是航海大国，北航朝鲜、日本，南走东南亚。唐代（公元618——907年），

China

海路走得更远。据阿拉伯人苏莱曼东游记说：唐时中国海船特别巨大，波斯湾风浪险恶，只有中国船能够航行无阻。阿拉伯东来货物，都要装在中国船上。当时中国船称雄海上。（注：范文澜《中国通史简编》第三编，270页）宋朝航海已采用指南针判定方向。明朝郑和于1405——1433年间曾先后七次率领人员二万七千人，大船六十二艘的庞大船队遍历南洋、印度洋各地，远至非洲东南海岸，为世所称道。

发达的水上交通运输对中华民族历代的政治、经济、文化的发展，对世界各民族文化的交流，起了重要的促进作用。我国广大的勤劳、勇敢、智慧的劳动人民，水手，船夫和卓绝的航海家，为此作出了重大的贡献。

然而，长期的腐败的封建统治和压榨，限制了我国航业的顺利发展。及至明末清初，为了保护封建经济、抵御西方强盗商人的掠夺和破坏，实施海禁，航业更陷于困境，日趋衰落。

1840年的鸦片战争打开了中国的大门。世界资本主义帝国主义列强纷至沓来，“洋船”挟其政治上的特权和现代化的优势，蜂拥而至。此后一百年间，它们简直成了中国水面上的主人。首先受其打击的是原来从事沿海和长江内河航运的中国旧式木帆船。福建按察使郭嵩焘在光绪元年说：“（外国）轮船入中国，而上海之沙船，宁波之钓船，广东之红单船全失其利。侵寻而及内江，自汉口以下，各船废业者逾半。“（注：《洋务运动资料》第一册，转引自胡绳《从鸦片战争到五四运动》上册，288页）1883年1月10日《北华捷报》曾发表这样一则报道：“一个老船行周三行，经营百余年的沙船号，上周二倒闭了，负债二十万两，是由于轮船进入中国领水及沿岸之后业务恶劣所致”。许多船夫和其他有关的劳动人民在“洋船”汽笛声中失去了生存的依据。他们中的一部份被迫受雇于“洋船”，直接受外国资本的奴役和剥削。他们成为中国第一代产业工人的一部分，成为现代中国海员最早的一部分。

尽管随着帝国主义势力的扩张，“洋船”深入我国腹地，但在我国内陆广大的江河水网地区，木帆船仍是重要的运输工具，数以百万计的船工船夫仍是一支活跃在水上的劳动大军。随着时代的发展，他们在党的领导下在反帝反封建的斗争中作出伟大的贡献，在今天的社会主义建设中，仍在发挥巨大的作用。

现代海员的产生和发展

1840年的鸦片战争，是封建的中国变为半殖民地半封建的中国的转折点。“为了侵略的必要，帝国主义给中国造成了买办制度，造成了官僚资本。帝国主义的侵略刺激了中国的社会经济，使它发生了变化，造成了帝国主义的对立物——造成了中国的民族工业，造成了中国的民族资产阶级，而特别是造成了在帝国主义直接经营的企业中，在官僚资本的企业中，在民族资产阶级的企业中做工的中国的无产阶级。”（注：毛泽东《丢掉幻想，准备斗争》《毛选》1488——1489页）

鸦片战争后，外国资本主义为了倾销商品，掠夺原料，利用强加给我国的不平等条

China

约，开始在沿海，甚至内河通商口岸兴办航业，开辟码头，设立船舶修造厂。英国殖民主义者更利用其占领香港的有利条件，抢先经营。1842年，英国怡和洋行派“哥萨尔”号轮船开辟香港、广州间的定期航线；1850年，大英轮船公司又派“玛丽伍德”号开辟香港、上海间航线(注：章洪《香港海员大罢工》)。美国、法国的轮船也先后跟着来了。

此时，一些来华的外国商轮，特别是以香港、上海为基地的定期班轮，便在香港、上海等地招募中国工人上船干活。至于他们所控制的码头“苦力”及所经营的修造船厂工人也都是当地提供的廉价劳动力。这样，在十九世纪四十年代、五十年代，一支近代的水运工人队伍开始逐步形成，第一批中国海员工人也由此产生。但当时来往的外轮不多。据不完全统计，1845年到香港的商船仅有20万吨，1855年增至50万吨（注：丁又《香港初期史话》，转引自章洪《香港海员大罢工》）。上海1845年进口的外轮也只有2.4万吨（注：《上海港史话》）。因此，当时，外轮雇用的中国海员为数有限。

随着世界资本主义向帝国主义发展，从商品输出转向资本输出，为了加紧掠夺中国，英美等国商人从十九世纪六十年代起，纷纷在中国设立轮船公司，经营航运，扩建码头，增建仓库，遍设货栈，发展很快。他们雇用大批中国海员和其他水运工人。1862年美国在上海设立“上海轮船公司”（通称“旗昌轮船公司”），1867年英国设立“中国航运公司”（通称“太古轮船公司”），1875年又设立“印度中国轮船公司”）通称“怡和轮船公司”），他们开其端。日本设立“湖南民船会社”、“日清汽船会社”等，继其后。一批批中国海员受雇到现代轮船上工作。这支现代的中国海员队伍便稍具规模了。

随着中国门户大开，各国轮船蜂拥而至。第一次世界大战后，在上海陆续设立，包括原有的轮船公司就有：英国十七家，日本七家，美国八家，德国五家，法国两家。此外，挪威、瑞典、丹麦也在上海设立轮船公司。

直接受雇于外国资本的中国水运工人因之大量增加。1919年，在二、三百万近代产业工人中海员工人约十五万。“据深悉海员情形的人说，外国轮船航行远洋的华籍海员，宁波人约四万以上，广东人约六万以上。”（注：邓中夏《中国工人阶级的力量》）至于码头工人，那就更多了，光上海一地估计就有五万人左右（注：据《上海港史话》）。

早期的海员工人大都来自当地的失业船工、破产的渔民、农民和手工业者。当时招募海员多在上海和香港进行。一个较长的时期内，上海和香港或为中国海员聚居和集散的主要地区。该两地的海员构成中国海员的大多数，甚至绝大多数。这些海员的动向对中国海员工人运动起重大的作用。

中国海员工人另一部分产生于早期的官僚资本企业里。十九世纪七十年代，在“寓强于富”的口号下，洋务派官僚办起军事工业以外的其他企业来了。1872年由李鸿章主管，开始创办轮船招商局。其意图，正如李鸿章向清政府上的“复议制造轮船案”奏章所说的，办理轮船可以“承办漕粮，兼揽客货”，“分洋商之利”，“无事时可运官粮客货，有事时装载援兵军火”。（注：转引自《上海港史话》）他奏报试办招商局的情节，说：“若从此中国轮船畅行闽沪，各厂造成商船亦得随时租领，庶使我内江外海之

China

利不致为洋人占尽，其关系于国计民生者实非浅鲜。”注：转引自胡绳《从鸦片战争到五四运动》）。在奏请政府后，他们遂领官款，集商股，向英国买了三艘旧船，正式挂出“轮船招商局”的牌子。第一家中国轮船公司成立了。它标榜为“官督民办”，实际上此后一直控制在官僚买办手里。但是，它毕竟是带有较多的资本主义性质的近代企业。它的出现是我国近代航运业的一个开端，从中又产生了一批近代海员工人。

[redacted]招商局成立初期，利用政府支持、漕运收入稳定等有利条件，发展较快，几度开辟远洋航线。1877年，旗昌在和英商竞争中受挫，宣告退出航运业，另图别业。招商局乘机把旗昌的轮船、码头、货栈等全部资产收买下来，使自己掌握的船舶增至33艘，合23，967吨，大大超过太古和怡和两家所有船舶的总和。1877年，太古、怡和两家只有船舶11艘，合11，470吨。然而，在封建落后势力的统治下，在官僚买办的控制下，招商局在英商进攻面前，节节败退。远洋航运又在英、美帝国主义的压制下，处处受阻。尤其是本身管理腐败，致亏损严重。迨后，一再与太古公司签订“齐价和约”，求得妥协。还多次依赖外商和外国银行借款，才得以维持下去。因此，发展异常艰难缓慢。从1872年至1911年，清政府统治39年间，轮船合计只有5万吨。这一事实说明，现代的新的生产力是不可能在封建主义外壳中顺利发展的，是同封建主义的生产关系及其上层建筑不相容的。因此，作为先进生产力的代表的中国工人阶级终于起来粉碎封建主义、帝国主义，以及官僚买办的统治，取得自身的解放。在这一斗争中，招商局的广大职工发挥了应有的作用。

在外国资本主义入侵和中国早期官僚资本企业出现的刺激和影响下，中国民族资本的近代航运业也出现了。但中国商办轮船公司成立较晚。他们一方面受到帝国主义的压制和外商的排挤，另方面又受到中国官僚买办资本的诸多阻挠。因此，到招商局成立后的第三十二年，即1905年，才由南通人张謇获准在上海设立“大达轮步公司”。以后陆续成立了好些商办轮船公司从事沿海和内河航运，到第一次世界大战期间，欧美列强一时无暇东顾，因而才获得较大的发展。其中较大的有“川江”（重庆）、“宁绍”（上海）、“政记”（烟台）、“戊通”（哈尔滨）、“三北”（上海）、“鸿安”（上海）等公司。至于只有一、二艘船的小公司则数以百计，遍布沿海内河各条航线，但它们只能跑一些偏僻的短程航线，不能与大公司，更不能与外商争利。

总的说来，中国民营航业基础薄弱，资金不足，与外商相比，在经济上已处于劣势，而在封建势力的统治和盘剥下，殊难发展，更难与外商抗衡了。一个时期川江二十几家华商公司集合他们的大小船只四十多艘，组织“川河同盟”，与外商竞争。英商、日商伙同美商一起，削减川江运价，照原价只收十分之二。不到两个月，华商被迫停业停航者，竟达十分之九。一个很长的时期里，这些民办航业就是在帝国主义、封建主义的双重压力下艰辛地前进。

然而，民办航业在当时来说，是新生力量，得到人民的支持。因此，有些轮船公司还是能够在困难环境下维持下来，并求得发展的。从创办招商局的1872年到清王朝的最后一年1911年，全国官办商办航运公司的轮船发展到114，479吨平均每年增长2，909吨（注：《中国水上航运历史资料汇编》第二编）。这一发展速度与外商经营的航业相

China 需要全本请访问 www.ertongbook.com

比，是极其缓慢的，但毕竟还是发展了。这里凝骤着广大职工的血汗。私营轮船职工构成早期的中国海员工人队伍的第三部分。

总之，中国海员工人队伍也如其他产业工人一样，是伴随着外国资本企业、中国早期官僚资本企业和民族资本企业的出现而诞生，也伴随着这些企业的扩大而发展的。到1919年五四运动前，中国海员工人已达十五万人。其中大部分在外国资本企业中直接受着帝国资本主义的压迫和剥削。而且比较集中在上海和香港两地。因此，中国海员的遭遇和斗争又有其本身的特点。

早期中国海员遭受压迫和剥削的境况

早期的中国海员，作为最早的一支工人队伍，大多数是受雇于外国资本，直接受着帝国主义的奴役和剥削。民族压迫、种族歧视、资本剥削、封建压榨集于一身。他们所受的苦难是深重的。

中国海员在船上干的是生火、水手、侍役等最繁重、最“下贱”的活。而船长、大副、轮机长等高级船员职务都由外国人担任，中国人不许沾边。这一规定对招商局轮船，对中国远洋轮船也不例外。

当时船上劳动条件、生活条件非常恶劣，极本没有什么劳动保护设备和措施。在甲板上干活的水手，每天工作十一二小时，终年遭受风吹浪打、雨淋日晒。严寒日子，风雪交加；酷暑季节，甲板热得烫人；遇上狂风恶浪，就得生死搏斗了。在舱底干活的生火，整天和锅炉打交道，既没有防热设施，更没有降温设备，温度在华氏一百四十度以上。高温煎熬，灼热逼人。他们就是这样水里来、火里去，拼死拼活的干。但稍一不如洋人意，还受到拳打脚踢，甚至给扔到海里去。在船上侍候洋人的侍役，遭到洋人的辱骂和毒打，更是平常事了。他们和客轮上的服务员、厨工、杂工等等，劳动时间又特别长，得连续工作十七、八小时。一般船员都得不到应有的休息。十多个人挤在一间房子，只得轮流睡觉。有的还要睡在通道，甚至睡在煤堆上。而且，有的房子在寒冬季节，冷得有如冰窖；到大暑天，又热得酷似蒸笼。船上伙食，中国海员吃的最差。洋人喝的水，中国海员也不得动用。

由于劳动条件、生活条件恶劣，工时过长，劳动强度过于紧张，伤病不时发生。船上有医生，岸上有医院，但中国海员沾不上光。伤病还得工作，不能声张。一经发现，随时都有给船主撵走的危险。当时流行这样的说法：“海员只有死的，没有病的！”

海员工资收入微薄。在外轮上工作的海员大多在香港“签字”。第一次世界大战前，船上水手和生火工人每月工资不过13——15元（港币）。到大战期间，为要中国海员卖命，工资提到22——25元。而当时物价已比战前成倍地上涨。香江晨报社曾于1920年5月1日在《劳动号》上发表过关于香港海员生活情况的调查材料（雁声：《香港海员的劳动状态》），表列如下：

China

海员个人每月费用表：

项　　目	支　出　金　额	说　　明
衣　　服	3　元	
馆　口　月　费	1.50　元	
往　来　舟　车　费	1　元	
鞋　　袜	1.50　元	
洗　　衣	1　元	
行　李　搬　运	0.50　元	
零　　用	0.90　元	
共　　计	9.40　元	

海员一家（三口）每月用费表：

项　　目	支　出　金　额	说　　明
房　　租	6　元	
大　　米	10　元	
小　　菜	3　元	
柴　　薪	1　元	
衣　　服	1.50　元	每人每年6元均计
教　育　费	3　元	
杂　　用	1　元	
社　交　应　酬	0.50　元	
共　　计	26　元	

（注：章洪《香港海员大罢工》）

由此可见，以这样的工资养妻活儿，是够困难的了。外国轮船公司就是在这种残酷剥削的基础上发展起来的。英国太古公司于1872年创办时只有轮船2艘，1874年已有轮

China

船4艘，合10,618吨，二十年后的1894年，就增加到29艘，合34,534吨。其资本增殖之道就是靠榨取中国廉价劳动力。

然而。中国海员所受到的剥削还不仅此。外国轮船公司大多通过买办、买办再通过大小包工头来招募海员的。这些包工头大都自办“馆口”，叫做包工馆。香港叫包工头为“涉马沙”，上海叫他们“波马沙”。他们和买办、轮船公司的高级职员勾结一起，包揽招募海员工作，代海员同公司签订两年或一年或一个航次的雇用合同。海员要在船上找一份工作，得先付给他们一大笔钱，或一次付清，或逐月从工资中扣除。这笔钱有时就等于海员两三个月的工资，甚至更多。资方或包工头撕毁合同，海员又得重新付钱。

除此之外，海员还要按月缴纳馆口费。逢年过节、关帝诞、孔夫子诞等等，又要交钱。

为了进一步搜刮海员的血汗，包工头还在船上开赌，岸上设鸦片烟馆，诱骗海员赌钱，抽烟。包工头还放高利贷。重重盘剥，无孔不入。

有的船上的头目，水手长、生火长，管事等，也成为小包工头，参与对一般海员的剥削。

这种包工制度盛行于香港、上海、东南亚各国港口，甚至拉丁美洲。几乎，凡有中国海员聚居的港口，外国资本总要培植这种黑暗势力，把中国海员牢牢地控制住，为他们卖命。

海员的血汗，几乎给他们压榨殆尽，还有多少用来养妻活儿呢？一旦失业，遭遇更惨。生计无着，赊借无门，饥寒交迫，痛苦难堪。有的被迫卖儿卖女，苟延残喘，妻离子散的悲剧，在海员中，是不少见的。社会上就流着“有女莫嫁驾船郎”的歌谣。

中国海员是处在当时社会的最低层，在外国老板、帝国主义者眼中，更是“贱民”，是奴隶，受到严重的种族压迫和岐视。这些渗透到海员生活的各个方面。

在船上的生活待遇上，中国海员受到的是最差的，食用粗糙，睡无定铺，病无医疗，而工资也只有同工种白人的三分之一，甚至五分之一。

在船上经常受到高级职员的虐待、辱骂和殴打，而没有讲话的权利。人身自由毫无保障。

经过各国港口，有的竟然不准中国海员下地，有的让上岸的，还要进行侮辱性的人身检查和苛待。在印度加尔各答码头，英当局特意设两个闸门，一大一小，大的为白人专用，小的则让中国海员进出。有的港口，饭店、酒吧、戏院、理发店等公共场所统统不许中国海员进入。路上随时可能遭受行人唾骂殴打。1911年，聚集在英国利物浦港的中国海员就给一大群喝醉了酒的英国海员痛殴。英国海员大骂中国海员是“贼骨头，甘受微薄的工资，玷污海员的名誉”。这一事件对航行欧美航线的中国海员震动很大。他们认为，这是中国海员的奇耻大辱，纷纷要求组织自卫。

外国资本家害怕中国海员团结一致。他们采用分而治之的方法来加强对海员的控制。利用“帮口”的关系，把天津的、宁波的、福建的、广东的海员分别安置在船上不同的部门。利用海员封建帮派的不同，生活语言、风俗习惯各异，进行挑拨离间，分裂海员工人队伍，以达到其控制、压迫、剥削海员工人的目的。

China

至于受雇于招商局和民营企业的海员，其遭遇也好不了多少。这些海员工时更长，工资更低，又经常拖欠。而封建把头的盘剥、码头恶霸的勒索、口岸关卡的敲诈，更为残酷。且这些企业的船只比外商的还要破旧，经常发生海损事故。招商局初期向英商买来的三艘船只，都因年久失修，沉入大海。海员生命毫无保障。在封建势力的统治下，工人争生存的斗争都被视为大逆不道，受到官厅军警的镇压。

在半殖民地半封建的中国社会里，海员和码头的“苦力”一样，都处在社会的最低层。长期受着帝国主义、资本主义、封建主义的奴役和剥削，所受的苦难是深重的。

中国海员的反抗与斗争

近代的中国海员工人，首先是伴随着帝国主义直接经营的企业的出现而产生和发展起来的。因此，从中国海员诞生的一天起，就和帝国主义，和外国资本家处于对立的地位，并和他们进行不断的斗争。随着帝国主义入侵和压迫的加剧，这一斗争也就进一步发展和扩大，成为中国人民反帝斗争的一个组成部分。

由于外国殖民主义对中国的侵略是从中国沿海开始，而又以沿海的上海和香港为基地入侵内陆，且上海和香港又是近代海员工人的发源地和海员最为集中的港口，因此，海员的斗争往往是从上海和香港爆发，是在上海海员和香港海员中展开的。

从1840年第一次鸦片战争开始，中国人民反抗外国侵略者的斗争进入了一个新的历史阶段。在这一阶段的斗争中，中国工人阶级显示出他们的潜在力量和英勇反抗精神。

早在中国海员工人队伍形成之前或在中国海员工人队伍形成过程中，从事水上运输的船工船夫就曾多次反抗外国入侵者。鸦片战争后，洋船随着入侵者拥至沿海。以上海为基地的沙船业迅速衰落。数以万计的受雇的船工船夫，一时失去了生计。他们痛恨洋人。1848年3月8日，三名英国侵略者，以传教士身份去到离上海九十里的青浦县城进行窥探。那里的船工船夫看到这帮传教士盛气凌人的样子，把他们痛打一顿，赶回上海。英国驻上海领事阿利国乘机扩大事态：一方面派炮艇封锁吴淞口，阻止一千四百艘漕船出海，并找上海道台进行讹诈，要求“惩凶”和“赔偿”；另一方面又派副领事罗伯逊乘兵舰进犯长江，直闯南京，向两江总督当面进行恫吓。总督在武力威胁下答应了一切要求，撤换了上海道台，惩办了十名无辜的水手，才算了事。这就是哄动一时的青浦事件（注：《上海港史话》）。

1889年2月，英人立德乘英国订购的轮船“固陵”号，从上海上驶宜昌，伺机闯入川江。当时宜昌至重庆线有中国帆船六、七千艘，船工和纤工不下几万人，他们听到“固陵”号入川消息，就纷纷集会，准备采取行动，阻止外轮行驶川江，吓得当地政府慌忙张贴告示，胡说什么“川帮船户人等，欲行聚众截堵，甚属不法”，等等。但一纸告示，吓不倒广大船工。他们在三峡一带，继续进行抵制，迫使“固陵”轮在宜昌停留几个月不敢上驶（注：《上海港史话》）。

类似四川船工反对外轮事件，在宜昌、汉口、镇江、珠江口等地都发生过。他们的

China

斗争显示了广大船工对入侵者的仇恨和反抗精神。

这些都是早期的斗争。

近代海员工人诞生后，即以新的武器、新的方式从事战斗了。

在第二次鸦片战争期间，1856年，为抗议英法联军侵入广州，在香港各洋行工作的中国工人首先举行罢工。后来斗争不断扩大，包括海员工人在内的香港居民二万余人相继离开香港返回广州等地，使香港的各种活动陷于停顿，变成一座“死城”。（注：章洪《香港海员大罢工》）

1884年9月，香港工人又为反对法国殖民者的侵略而举行罢工。斗争首先由香港修船工人拒绝为法舰“伽利桑尼亚”号修理开始。该舰是在侵华战争中被中国军队击伤的。它驶到香港黄埔船坞进行修理。船坞工人当即拒绝，并举行罢工。运煤工人、驳船工人纷纷响应，相继罢工。当时在港的法国轮船上的中国海员都参加了罢工。当法国驻上海领事李海途经香港时旅馆服务员也拒绝为他服务。英殖民当局妄图镇压，拘捕驳船工人十一名，对其八人判处罚金，并撤销许多驳船户的牌照。这更激怒了船工和搬运工人。他们联合起来，对“中外货物，皆不搬运”。香港各业工人亦起来响应，迫使英当局“还所罚款，放所拘人”，罢工胜利。这次罢工使法国侵略军补给发生困难。（注：叶惠南《广东工人阶级的产生、发展及早期的工运资料》，江敬虞、聂宝璋《关于中国第一代产业工人斗争资料》）

其时，中国海员要求改善待遇、反对压迫的大小斗争不断发生。上海海员朱宝庭早期十多年的海上生活中就参加过多次反压迫的斗争，三次给开除（注：仝裴《朱宝庭传略》）。

残酷的现实使中国海员深深体会到他们的命运和祖国的命运息息相关。长期的压迫与反压迫的斗争又铸造了他们高度的爱国主义精神和顽强的斗争意志。

中国海员就是从爱国主义开始，走向共产主义的。

追随孙中山闹革命

到了二十世纪初，中国人民进一步觉醒。中国资产阶级民主革命派孙中山领导的民主革命兴起了，中国工人阶级参加了这一革命，成为革命运动的动力之一。中国海员从高度的爱国主义出发，投身到这一革命斗争中来了。1908年广东海员苏兆征等参加了孙中山领导的同盟会。孙中山所发动的十次起义，所有军火都从海外购买，并秘密运往起义地点，全靠海员的积极参与，使军火能够顺利运到革命党人手里。1911年4月27日，黄兴率领革命党人在广州起义，这些起义人员和枪支弹药，都是苏兆征等海员协助运送的（注：据杨枫、潘展明《苏兆征传略》）。

1911年10月10日武昌起义。香港归国侨工响应同盟会的号召，组队前往。其中大多“为服务外商轮船的现役海员。他们争相辞去职务，自斥私资，购短枪相从。”他们七十人，乘船赴沪，会合海员马伯麟、马福麟等二十余人，合编为敢死队，即赴汉阳，归

China

黄兴直接指挥，英勇搏斗，牺牲者十有其八。（注：据台湾《中国劳工运动史》）

上海海员家庭具有反抗精神，对清政府的腐败无能丧权辱国极为愤恨。1911年10月，船靠汕头，适逢辛亥革命爆发，他头一个剪掉辫子扔到海里，还和其他海员用堆放在码头边的手榴弹武装起来，拉队伍游行，高呼“打倒清廷！”

当孙中山开展反对卖国的北洋政府的革命活动时，中国海员继续给予大力的支持。1913年，在孙中山的授意下，英国昌兴公司“满提高”轮的粤籍海员陈炳生等人在日本横滨组织“联义社”，以团结各地华侨和华籍海员，加强革命工作。当时参加者以海员为最多。他们利用职务之便，为孙中山购买和运输军火，负责交通联络，护送革命党人等等。1914年欧战爆发，日本港口管制日严。为便于联系，沟通各地，又依照孙中山的意见，在香港成立“联义分社”。（注：据台湾《中国劳工运动史》）海员苏兆征、林伟民、戴卓民、陈权等都是“联义社”的骨干，并以“联义社”为基地开展活动。

中国海员还在船上组织剧团演戏筹款。他们通过在船上演戏，一方面宣传孙中山的革命主张，另方面将演戏所得款项送给革命党人作为革命经费。（注：《广东工人革命斗争史实简编》）

随着革命斗争的发展，孙中山与中国海员的亲密关系越来越加强，孙中山在海员中的影响越来越扩大。这在此后的海员工人运动中也有所反映。

在革命斗争中，海员也受到锻炼，一批坚强的革命战士—苏兆征、林伟民、朱宝庭等涌现出来了，成为此后海员工人运动的中坚。

组 织 起 来

残酷的现实促使中国海员深深感到组织起来保障自身利益的必要。他们早就成立过“关帝会”、“同乡会”等团体。但这些封建性组织大都为把头所控制，不能为群众谋福利。

到1914年，上海宁波籍生火和加油工人，为了内部团结、维护切身利益，成立一个组织，叫做益盈社。一时参加者六千多人。同年10月15日怡和公司、太古公司和招商局船上的侍役和厨工为要求增薪举行罢工。益盈社的会员发动同盟罢工。该三家公司在上海的船只全部停航，声势颇盛。不久，受到官厅镇压，资方另雇广东籍海员承罢工者之缺，同盟罢工遂告失败。（注：1914年《民声》21号）

这次罢工虽然是失败了，但海员却受到锻炼，使他们懂得各行各业工人，其利害关系是一致的，互相支援是争取斗争胜利的重要保证。这次带有同盟性质的罢工也初步显示出海员斗争的力量，组织起来的重要意义。影响很大。

1915年春，在孙中山的启发（他向海员说，自由是可以争取的，商人有商会，你们为什么不成立工会呢？）下，广东海员陈炳生等在《满提高》轮发动群众组织“中华海员公益社”，作为群众性的互助团体。该轮是艘大客船，船员二百多人，一时参加“公益社”的就有一百七十多人，并很快扩展到昌兴公司的《俄国皇后》、《日本皇后》等

China 需要全本请访问 www.ertongbook.com