

中国海员运动史话

宋超

邵名喜

田向东

合编

人民交通出版社



中国海员运动史话

Zhongguo Haiyuan Yundong Shihua

宋超 邵名喜 田向东 合编

人民交通出版社

中国海员运动史话

宋超 邵名喜 田向东 合编

人民交通出版社出版

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

人民交通出版社印刷厂印

开本：850×1168 1/32 印张：6 字数：155 千

1985年9月 第1版

1985年9月 第1版 第1次印刷

印数：0001—2,320 册 定价：1.70元

前 言

中国海员是中国产业工人的重要组成部分，中国海员有着光荣的斗争历史和优良的革命传统。挖掘和整理中国海员的历史资料，不仅对丰富和充实中国海员运动史方面是一项有益的工作，而且对现在的海运职工进行生动的爱国主义和光荣传统教育也是很有意义的。为此，我们用了将近四年的时间，编写了这本《中国海员运动史话》。由于水平和条件的限制，疏漏和错误的地方在所难免，欢迎各方读者提出宝贵意见。

《中国海员运动史话》以大量史料为基础，采用史话的形式，通俗概要地介绍了中国海员从十九世纪六、七十年代诞生，到1949年新中国成立的光荣战斗历程。对重大的海员运动和历史事件、人物作了较系统的叙述。并结合中国人民革命斗争的历史加以说明和评述。但由于这些事件、人物距今较远，许多材料无法查找，有些重要当事人早已过世，使我们的编写工作遇到许多困难，当然也给《史话》带来了不可避免的缺陷，但为了将无数海员先驱可歌可泣的英雄事迹传下去，我们还是尽最大的努力，大胆地编写了这本小册子，以尽我们的职责。

《史话》中的大量史料都是第一次见著。这些材料主要是中国海员工会提供的大量档案及广东省海员工会、上海海运管理局工会所提供的老海员回忆录等。同时，我们也花了较大精力直接到交通部、长航局、南京发电厂及第二历史档案馆、广东海员工会、上海市图书馆等有关单位作了调查访问。为了求得材料的确实可靠，我们还走访了许多老海员和老海员干部，如丘金、闵一凡、夏爵一，及老船长方枕流、老海员吴华友、肖春、叶汉生等同志，以及参加香港十三艘船起义搞组织工作的陈明、张炳华同

志。还有的同志认真帮助我们提供线索，如广东海员工会、上海、武汉、南京等地的图书馆有关同志。这一切帮助都给我们的工作以极大的支援和鼓励，对我们完成任务起了重要的作用。在这里，我们一并表示衷心的感谢，并希望这些同志继续提出批评和修改意见。

全国海员工会（原副主席）**唐璋**同志和刘文茂同志亲自审稿，在此我们表示至诚感谢。

参加本书编写的人员有：宋超、邵名喜、田向东。第一章、第二章（一、四节）、第四章由宋超执笔；第二章（二、三节）、第三章由邵名喜执笔；第五章由田向东同志执笔。全书由宋超负责统稿。另外，于清河同志也参加了部分的调查和搜集资料的工作。

编 者

目 录

第一章 早期的中国海员	1
第一节 生于忧患, 成长于贫困.....	1
第二节 自发反抗, 初露锋芒.....	10
第三节 俄国革命启蒙, “五四” 战斗洗礼.....	14
第二章 党的坚强领导, 斗争蓬勃发展	23
第一节 党的启发教育, 惊人反帝壮举.....	23
第二节 上海海员齐努力, 团结一致争权益.....	37
第三节 省港罢工震中外, 海员骨干举红旗.....	49
第四节 打倒反动军阀, 革命迅猛发展.....	66
第三章 十年内战血海, 海员顽强搏斗	77
第一节 新的苦难, 新的战斗.....	77
第二节 海员流落国外, 苦难中斗争不息.....	91
第三节 总结经验教训, 克服“左” 倾错误.....	110
第四章 浴血抗战, 艰苦卓绝	124
第一节 “九一八” 烽烟起, 全国抗日呼声急.....	124
第二节 改变斗争策略, 办好“余闲乐社”.....	132
第三节 参加全民抗战, 海员冲锋陷阵.....	139
第四节 领导海员子弟兵, 东江纵队扬美名.....	146
第五章 黎明前的风暴, 英雄们的历程	153
第一节 反独裁反内战, 海员奋起造反.....	153
第二节 “海辽轮” 举义旗, 投奔人民怀抱.....	161
第三节 南海卷起风暴, 埋葬蒋家王朝.....	169
第四节 香港十三艘船, 破重围胜利归.....	177

第一章 早期的中国海员

第一节 生于忧患，成长于贫困

在侵略者铁蹄下诞生，在屈辱中挣扎

伟大的中华民族，不仅是一个历史悠久、文化灿烂的文明古国，而且是一个依山傍水、气候宜人的美丽国家。她有绵长的海岸线，从南方广西的北仓河口，经十个省市，一直延伸到辽宁的鸭绿江口，总长一万八千多公里。在这长长的海岸，面临着四个海——南海、东海、黄海和渤海。沿海还有许多天然良港。勤劳勇敢的中国人民，从古就开始造船、航海。秦代徐福东渡日本，明朝郑和七次下西洋，都在国内外航海史上写下了光辉卓越的篇章。

然而，把历史翻到1840年，这个中华民族屈辱的开端，人们看到的却完全是另一幅图象。腐败无能的清朝政府，投降卖国、割地赔款，向殖民主义者拱手交出了祖国的大好河山。

美丽的香港成了英国老板的乐园。广州、厦门、福州、宁波、上海等重要港口成了侵略者掠夺中国人民膏血的渠道口。

为了侵略者的需要，他们在中国各沿海城镇，修建码头、船厂，开办银行，创建轮船公司等等。在这些企业里雇佣了大批中国廉价的劳动力。这些被剥削的苦力就成了中国近代产业工人的第一代。

往日恬静的海边农田，白帆点点的渔船，被殖民主义者的铁蹄践踏破坏了。他们为了修码头、仓库，为了造工厂、银行，把农民、渔民从自己的家园里赶走，然后又象英国的“圈地运动”一样，逼迫这些走投无路、饥寒交迫的农民去充当雇佣工人。那些

失去土地的农民，那些被大洋船排挤失业的渔民和船工，许多人为了生存不得不到殖民主义者的轮船公司去当苦力，去出卖劳动力。中国人在洋船上只能当水手、生火、西崽（杂役），而工资又是极其低廉，只有洋船员的十分之一到五分之一。

老海员冯桑，襍荣都是广东恩平县的农民子弟。外国资本主义侵入之后，引起恩平的农村破产，手工业者也失业了。许多农民纷纷走出破败的家园，到外地谋生。

冯桑个三岁就从恩平县出来，到外国船上当海员。襍荣十岁就跟着叔父从恩平县到香港谋生，几经周折，后来到英国鉴马军舰做养犬工作，失业后又到“加拿大皇后轮”做管房工作。两位老海员都参加了香港海员大罢工，在斗争中提高了觉悟，走上了革命的道路。

随着殖民主义势力在中国的扩张和发展，侵略者亲手培植起来的掘墓人——中国无产阶级也在迅速地壮大、成长，而海员在无产阶级队伍中，则又是发展最快的一支。

从1861年，美国在上海开办旗昌轮船公司，1867年英国开办太古轮船公司，1877年英国又开办了怡和轮船公司。1872年，中国成立了招商局（这是中国人开办的第一个轮船公司）。到1919年，中国海员达十五万人，而到1931年，日本入侵中国的时候，中国海员已遍及世界各地，据估计有百万之多。当时的“海员国际”认为，“中国是世界上海员最多的国家”。因为中国人勤劳，工资低廉。这支侵略者的仇敌，在重压下迅速地发展起来，却象地下运行的火山，在不停地运动、加热，一旦达到了极限，就会爆发出来。1922年的香港海员大罢工就是一次爆发。

苦难的生活，悲惨的命运

说起海员生活，人们就会想到大海，想到那无比浩瀚壮观的蓝色海洋。大海是美丽深沉的，但也是凶险无情的。旧中国，常年生活在大海怀抱里的海员，却没有权利欣赏大海的美丽，只能饱尝大海的苦涩辛酸和无情的摧残。

1893年，十三岁的朱宝庭为了逃生，跟着二哥从家乡浙江镇海城来到上海。他第一个职业就是在英商太古公司的“开封轮”上当一名西崽（杂役）。从此海员生活和他结下了不解之缘。

他才十三岁，还是个孩子，个子很小，但却要服侍四个外国船员。整天忙着端茶送饭，洗衣叠被，擦地板，倒痰盂，什么活都干，一个月的工钱却只有十元二角。而那些骄横的洋船员，一个人每月却可拿到五百元之多。

他和其他中国海员一样，住在火舱旁或在船尾，这是夏天最热，冬天最冷，摇摆最厉害的地方。每天早上别人都没起床，他先起床，晚上一直到十一、二点，等待候洋船员都睡了，他才能去睡。有时洋船员赌钱、喝酒，他必须侍候到最后。所以他一天常常是工作十七、八个小时，每天只睡五、六个小时的觉。对一个十三岁的小童工来说这该是多么残酷的折磨。这还不算，他每天吃的是发霉的米饭，根本没有什么菜，有时只给点混水汤。那些洋船员吃剩的饭菜，宁可倒在海里，也不给中国人吃。

“开封轮”虽然跑内海航线，但从天津到烟台这条航线，有时风浪也是很大的。朱宝庭在甲板上晃来晃去，一个浪头从头顶泼下来，全身湿透，海水从嘴巴灌到肚子里，冷得直发抖。他的衣服烂的一条一条，头发里全是煤渣和虱子。他那一点可怜的工钱，根本到不了自己的手里，都被工头克扣精光。

一次，他站在甲板上，望着无边无际、神秘莫测的大海出神，洋大副走过来，用藤条猛然抽了他一鞭子，嘴里骂道：“混蛋！你不干活，倒来兜风”！朱宝庭不知怎么回事，一回头，简直吓坏了，大副的藤条鞭子在他头上，身上乱打起来，打得他在甲板上翻滚。一个叫老林的中国水手走过来，劝解说：“他还是个孩子，算了吧！”大副蛮横地说：“少管闲事，惹火了，叫你们都滚蛋！”大副走了，老林扶起了朱宝庭，领他到厨房要了点热水，替他洗去了脏污。朱宝庭从此有了贴心的人。

不久，船在海上遇到了风暴，桅杆刮断了，又挂住了帐篷，船身失去了平衡，倾斜的很厉害，海水灌进了暗舱，漫过了甲

板，天下着倾盆大雨，浇得人睁不开眼，船眼看要翻了。正在这危机的时刻，只见一个人勇敢地爬上了绳梯，攀上桅杆，摘下了挂住的帆篷，使船转危为安。这个人正是关怀朱宝庭的老林。当老林下来时，因风雨太大一失手，从桅杆顶摔到甲板上。他立即昏了过去，但并没有死。到了夜里，狠毒的洋船主，竟为了减少花销，将这个救了全船性命，也救了他洋船主本人和他的财产的英雄，偷偷地扔进了大海！

第二天朱宝庭才听说这件事。他对这个连名字都没有来得及问的知心人的遭遇，万分悲痛，但又不敢表示，只能躲在墙角悄悄地抹几把眼泪。

时间不长，朱宝庭也被船主莫名其妙地开除了。他一天忙到晚，吃不饱，睡不好，老板还是不要他，真是绝人之路。但他一点也不留恋这个吃人的“开封轮”。

在这小小的船上，他第一次受到了阶级教育——看到了资本家的凶残，也看到了穷人命运的悲惨，第一次懂得了社会的黑暗和人世间的平不。他气愤，他仇恨，他要反抗。

不是一个朱宝庭和老林的命运这样不幸，是所有的中国海员都是这样的不幸。他们拼死拼活，冒着生命的危险，长年工作在海上，但所得的工钱连自己的肚子也填不饱。尤其是近海的海员工资更低，生活更苦。他们没有力量抚养父母、妻儿，许多年轻的海员娶不起老婆。海员的生活正像当时有人编的顺口溜那样：

洋船两头尖，中间冒黑烟。

三天不开船，没有香烟钱。

洋船主的剥削和压迫，这仅仅是第一重，更直接、更凶狠地是第二重——封建把头（包工头）对海员的无度盘剥。

当时，外国轮船公司雇海员，大多数不是直接招募，而是把这个差事交给中国的包工头，然后由工头出面招雇。工头在港口设立包工馆（香港叫洗马沙，上海叫行船馆）。要上船工作，先向包工馆交几十元的“介绍费”，上船之后，每水（航次）还要扣除十几元钱交工头。否则他就让你失业。另一种是私人与船主

勾结，开设的“君主馆”。要上船可以加入他的馆口，他负责介绍职业。但入馆时也必须交纳入馆费数十元。与包工馆一样，先敲诈一笔钱，然后每份薪水抽份。他们抽份，是没有限度的，要多少，就扣多少。因为海员拿不到钱，都是干几个月之后，工头和船主算帐，工头给多少是多少，海员没有办法和他们争辩。

为了反抗包工馆的压榨，海员们曾自发地组织起来，成立了“兄弟馆”，自办宿舍。这里比较平等，也减少了工头的勒索。但海员大部分没有文化，馆里还需找个有文化的人，做管帐先生。这个“先生”天长日久地把持馆里工作，逐渐开始从中渔利，剥削海员，最后也成了骑在海员头上的吸血鬼——新工头。由此可见，旧社会的多数馆口不是属于海员自己的组织，而是压迫、剥削海员的工具。海员们恨透了这些馆口的工头，他们常常在没有人的地方，痛打那些无恶不作的工头。但痛打的结果是海员的失业。

经济上残酷的剥削，政治上非人的压迫，再加精神上的极端歧视和凌辱，使中国海员完全处于奴隶的地位，处在人间地狱。

外国船上那些蓝眼珠、黄头发的高级船员，把中国人叫做“劣等民族”，“猪仔”，“蠢货”。船到美国，他们不准中国人上岸，他们的理发馆拒绝给中国海员理发，他们的公园不准中国海员进去。

在一些外国船上，连饮水也是分等级的。高等洋人饮的是机器水（自来水），中国人喝的是黄浦江直接装上来的浑水。有一次，一个老水手病了，想喝点机器水泡的茶，开开胃口。另一个中国海员（张锡堂）就偷偷地到洋人厨房打了一壶机器水，在走廊上，被洋大副看见了。他一直追到舱头，抡起藤条狠打，硬逼着张锡堂把这一壶水倒在海里。那时中国人连喝一口干净水的权利也没有。

洋船主根本不把中国人当人看，在他们的眼里，死几个中国人还不如死几条狗值钱。

海员的生活环境是艰险的，工作条件更是非常恶劣。船上的

劳动保护根本没有，在机舱里，夏天温度高达40℃以上，但没有防暑降温设备，通风情况极坏。船上的救生设备只供高级船员使用，一旦遇到海事，中国海员只好听天由命。中国海员长年没有休假。至于生病工伤更是无人理睬。轻者赶下船去，重者没断气就扔进大海。1883年，中国“兴盛轮”被英国军舰撞沉在山东高角，1929年，“新康轮”又被日本船撞沉在青岛海面。两次海事，遇难中国海员数十人，但肇事者连抚恤金都不给，就扬长而去。

中国海员在外国船上（也包括中国船上，因中国船上的高级船员也是洋人），在外国港口，受尽了洋大人的凌辱和歧视，造成了精神上的巨大创伤。他们对帝国主义洋老板无比仇恨，但更恨本国那个卖国求荣的反动政府。他们深刻地体验到：祖国的贫穷和软弱给他们带来的苦难是多么深重。他们爱自己的祖国，渴望着祖国早日富强起来，渴望着自己在洋人面前早日抬头伸腰。

1872年，李鸿章在上海成立了中国招商局，这是中国第一个轮船公司。但这个公司和外国轮船公司一样，船上的高级船员一律雇洋人担任，只是水手、生火和服务生才雇佣中国人。中国海员同样受尽了洋船员的欺压凌辱。

独特的性格，勇敢的精神

中国海员是中国工人阶级的一部分，因此，他们具有工人阶级的共同特点。但因为他们工作环境的特殊，又具有自己独特的性格，中国海员是世界海员的一部分，他们具备世界海员的共同特点。但又因中国社会性质是一个半封建半殖民地的社会，又使他们具有中国海员的独特性格。他们社会地位低下，生活环境动荡，工作条件艰险，斗争经历复杂，这就要求并形成了他们以下各种特点。

第一、海员走遍世界各地，见多识广，接受新鲜事物多，思想进步快。

有人说，世界上中国是海员最多的一个国家。这不是没有道

理的，据了解抗战前在各国轮船公司的远洋船上，几乎都有中国海员。正象广东老海员周石永说的，“那些吸血鬼很喜欢招用我们中国海员，因为我们工作拼命干，又能吃苦耐劳，而工资又低，可以使老板榨取更多的钱。”正因为这样，中国海员遍布五大洲四大洋。

在欧美，他们看到：一方面是科学技术的进步，经济的发展，另一方面是阶级斗争的激化，民族矛盾的尖锐。

在亚洲、非洲，既看到殖民地人民的贫穷和落后，又看到侵略者与被侵略者的不断斗争。

对世界各地的观察，开阔了眼界，引起了思索，他们逐渐地变得思想活跃，政治敏感了，对国内、国外的大事自觉地关心起来。

1917年，俄国十月革命胜利的消息，对中国海员震动很大。到过苏联港口的海员，看到翻身后的俄国工人阶级当家作主扬眉吐气的幸福情景，真是又激动又羡慕。他们说：“中国也应当这样干一下子！”

1917年，在英国轮船公司的中国海员应邀参加了英国矿工、铁路、运输三大工会联合的“三角同盟”罢工。斗争取得了胜利，各部门的工人生活状况都得到了一定的改善。

在各国工人阶级斗争的启发下，在世界革命潮流的推动下，中国海员迅速地觉醒起来，他们积极参加，并支援国内各种反帝反封建的斗争。

第二、海员勇敢、顽强、坚韧不拔，斗争性强。

波涛汹涌。巨浪涛天的海上，大自然瞬息万变，无情的暴风随时威胁着船的安全。当暴风袭来或海事发生时，没有丝毫缓冲的余地，更不允许犹豫和怯懦，唯一需要的是勇敢、镇定、顽强不屈的战斗精神。

1942年初冬，第二次世界大战时，中国海员潘林，在“宾罗蒙德号”船上干活。当船驶往荷属新几内亚的途中，突然被鱼雷击中，船覆人亡，潘林被震出几十米之外，侥幸没死。但茫茫大

海，何处逃生？幸亏他抓到了一块救生板，上面有供五十天的干粮和淡水。为了活命，他与大海展开了顽强的搏斗。在救生板上，他战胜了无数惊涛骇浪。五十天，一百天已经过去了，可他还是没有得救，没看到一条船只。但他并不灰心，继续搏斗着。他从救生板上弄到了一根铁丝，做成了鱼钩，钓鱼充饥，接雨水解渴。就这样，他在小小的救生板上漂流了一百三十三天，终于在南美洲海岸外，被土黑人救上了岸。

他的这一事迹当时轰动很大，人们很难相信孤身一人，在茫茫无边际的大海中，靠一块救生板能坚持一百三十三天。然而中国海员潘林，却以无比的勇敢，惊人的毅力，创造了这个人间奇迹。这就是中国海员的特殊性格。

第三、海员豪放、爽朗，心胸开阔，大公无私，集体主义观念强。

诗人说：“没见过海的人心胸不开阔”。这话虽有些文学的夸张，但也不无道理。马克思主义哲学家认为：“存在决定意识。”长期的海上生活，的确把人陶冶得深沉而豪放。

船在凶险的海上航行，要保证安全地到达彼岸，单靠一个船长，或几个船员不行。它需要全体船员的共同努力，需要真正的同舟共济。否则后果是很难设想的。比如，一个水手没有系好缆绳，船就可能移位，移位就可能发生碰撞。如一个值班驾驶员没有测准船位，船可能遇险。电影“冰海沉船”就是由于驾驶员的骄傲与麻痹，造成了一场船沉人亡的悲剧。因此做为一个真正的海员，他必须是时刻想着集体，想着全船，船在，人在，船、人不可分，这就养成了他们深刻的集体主义观念，和高度的责任心。

海员的这一特点，在日常生活中表现得更为突出。他们心胸宽阔，不狭隘；大公无私，不吝啬。当发现阶级兄弟有困难的时候，不是“解囊”相助，而是“倾囊”相助，甚至连自己的一顿饭钱都不留。海员朱宝庭听说船上的小服务生（西崽）的父亲死了，马上掏钱相助，但仅有的钱太少了，不够买棺材，便毫不犹豫地脱下了他哥哥刚给他的新裤褂，塞给小鬼，让他给父亲好

罗买口棺材。不仅朱宝庭，许多其他海员都是这样慷慨无私。广东老海员肖春为了革命工作，舍弃了个人的小家庭。海员吴华友同志总将自己跑远洋挣来的钱，无偿地支援那些生活困难的工友。海员正是凭着这种高尚的精神，才战胜了各种敌人。

第四、海员遵守纪律，应变能力强，机智果断。

恩格斯在“论权威”一文中，曾以船为例，说明权威领导的重要。的确，行船是需要权威的地方。没有统一的指挥，没有高度的组织性纪律性，古今中外，任何一艘轮船也休想到达预期的目的港。尤其在遇到危险时，没有统一的指挥，没有绝对权威，船就会在混乱中葬身海底。从这个意义上说，海员的组织性纪律性象军队一样重要。因此，做为一个海员从上船的第一天起，就要学会遵守纪律。

海员不仅纪律观念强，而且在长期的海上生活中，也锻炼了他们机智果断，应付各种突然事件的能力。国民党招商局的“海辽轮”起义胜利的全部过程，就是海员机智果断临危不惧的具体表现。他们为了躲避国民党的追踪，巡察，改装船型，模糊信号，争取时间，终于胜利的将船开回人民的怀抱——大连港。

第五、海员最懂得爱国主义和国际主义精神。

老海员大都出身是农民，祖国山河土地养育了他们，他们的亲人都在祖国（除极少数人外），而他们的工作又是常年在船上，远离家乡，远离亲人，这是海员的极大困苦。思乡之情，想亲之苦，凝聚成他们对祖国，对人民深厚的爱。尤其当他们在外国受到欺辱、歧视的时候，他们是何等渴望着自己的祖国、人民强大。为了祖国的解放，他们冒着生命危险，支援孙中山，参加反袁斗争。正象原“永丰舰”二副胡应球所说的：“当时我们的海员之所以拥护孙中山先生的革命主张，主要的思想基础就是热爱祖国，共同的愿望就是振兴中华。”

中国海员与国际海员有着密切的联系，他们经常来往世界各国港口，和各国海员有着共同的命运，和各国海员是阶级兄弟，为了反对资本家的压迫剥削，各国海员常常采取联合行动，互相

支援，互相配合。1922年，香港海员大罢工的消息和呼吁书就是苏兆征通过广州的苏联“俄华通讯社”发到各国的。各国工人阶级纷纷复电，声援中国海员，给香港海员极大的支持和鼓舞，并在全世界造成了很大的影响。

中国海员正是以自己这种得天独厚的特点，培养了高度的国际主义和爱国主义精神。也正是在这种精神的支持下，他们为全国工人阶级的解放事业，为祖国的解放和富强做出了卓越的贡献。

第二节 自发反抗，初露锋芒

反压迫，反侵略，自发斗争

香港，是早期中国海员最集中的地方之一，也是中国近代殖民地色彩最为触目惊心的地方。

海面上，插着英、美、法、俄、德、日等国旗帜的轮船、军舰，横冲直撞；海岸上，蓝眼珠，高鼻子，大腹便便的洋行大亨、银行董事、公司经理，正在筹划着，怎样把过剩的洋纱、洋布、洋油、洋火等，倾销到中国市场，又怎样把中国内地的原料、农副产品大批大批地装上轮船，掠回国内。中国海员眼看着中国人民的膏血，被殖民主义者源源不断地夺走；眼看着洋老板耀武扬威地欺压剥削中国人民，心中积满了仇和恨。

有仇恨就会有斗争。

1884年6月，中法战争，中国不败而败，法国不胜而胜。腐败无能的清朝政府，竟在中国战胜的情况下发出了“乘胜即收”的卖国命令，同法国进行了停战议和，并在天津签订了不平等条约。

同年九月，法国侵略者为了侵占中国，让香港修造船工人，修理法轮“伽利桑尼尔号”。香港工人为抗议法国入侵中国，誓不修船。修造船工人这一爱国正义的斗争，得到香港各界工人的

热烈支持。搬运工人、店员、车夫、船工，都参加了这次罢工斗争。法国老板用高薪诱骗中国海员上船做工，但中国海员没有一个人应招。为了打击侵略者，原来在法国船上的中国海员（大部分是生火）也都纷纷罢工离船。正如当时报上报导的：“法公司轮船上之往来香港东洋号，其中司火华工现已不顾执役，悉数走散”。当时驻上海的法国领事李梅，正住香港旅馆，旅馆工人拒绝为他服务，他搭船走的时候，海员也不接不送，搞得他寸步难行。这次罢工声势很大，惊动了国内外。英国的一家报纸大叫：这是“香港有史以来的最严重的一次暴动”。这次斗争终于取得了胜利。

剪辫子闹革命，响应孙中山

1911年10月10日，中国爆发了著名的辛亥革命，腐败透顶的清朝政府，被革命军推翻了。从此统治中国二千多年的封建皇帝倒台了。全国人民奔走相告。

消息传遍全国。正停靠在广东汕头港的“绍兴轮”上的海员们激动地欢呼起来，朱宝庭兴奋地爬上桅杆，高声喊道：“剪辫子革命啦”！他第一个剪掉了辫子扔到大海里，其他水手们也在他的带动下纷纷剪掉了辫子。他们从码头工人那里搬来了几箱手榴弹，别在腰里，排起了整齐的队伍，向警察局进发。边走边喊：“打倒清王朝”！警察局扯出了白旗。他们参加了斗争，第一次呼吸到革命的空气，心里真是高兴极了。

然而，回到船上，洋船主把武器没收了，一切又恢复了老样子。船主照样打骂中国海员。冬天，中国海员还是睡在货舱里，通道旁，煤堆上。夏天，还是在四十多度高温的火舱里烧火。革命丝毫也没有给他们带来好处。“难道这就是革命吗？”他们怀疑了。但他们毕竟是经历了一场斗争，提高了觉悟，他们相信真正的革命迟早会爆发的。

软弱的资产阶级顶不住封建军阀的强大压力，孙中山被迫让位给袁世凯。辛亥革命流产了。孙中山没有灰心，他继续组织力