

济南铁路工运史资料选编

第 一 辑

济南铁路总工会工运史编写组编

目

录

一九八四年十一月

关于编印《济南铁路工运史资料选编》	
内部资料的通知	1
中国铁路最早的几次罢工	3
一九二一年陇海铁路大罢工	8
关于陇海路大罢工的两则新闻报道	27
我对济南早期工人运动的回忆	刘子久 29
一封给铁路工人的信	35
胶济铁路最早的工人组织——“圣诞会”	
的斗争	39
全国铁路总工会成立及宣言	45
一九二五年胶济铁路大罢工并成立胶济	
铁路总工会	49
在“五卅”反帝斗争高潮中胶济铁路工	
人大游行	58
刘少奇同志对胶济铁路总工会的指示	66
张宗昌摧残胶济铁路工运的罪行	67
胶济铁路总工会关于“三·一八”惨案	
的通电	68

邓恩铭关于四方工潮事件致刘仁静的信.....	70
山东省委对胶东工作决议.....	72
中共山东省委关于四方机厂斗争情况的报告.....	73
铁委彭湘关于四方机厂罢工情况向省委的报告.....	77
中共山东省委关于赤色工会运动问题的通告.....	86
“五三”惨案中津浦路工人的救护伤员.....	88
津浦路工人响应北伐的贡献.....	89
一九三二年津浦路大罢工.....	90
山东省委对于津浦路目前工作的布置.....	96

工运人物介绍

陇海铁路大罢工主要领导人之一姚佐唐.....	103
胶济铁路工运的早期领袖——郭恒祥烈士事略.....	106

宣讲材料

二七大罢工历史简介.....	115
----------------	-----

关于编印《济南铁路工运 史资料选编》内部资料的通知

(84) 济铁总会字第81号 (不另行文)

为加速我局工运史资料收集和史稿、工会工作大事记的编写, 决定编印不定期的《济南铁路工运史资料选编》内部资料。

编印《选编》内部资料的目的是: 一、为了广泛汇集济南铁路工人运动历史资料, 介绍我局各个时期工人运动大事件、历史人物、调查报告、回忆录、访问记, 以及工会工作大事和上级有关工运史工作的指示、动态、经验等。二、征求全局职工和了解情况的同志对征集选编的历史资料的史实进行鉴别核实, 对其中不妥或错误之处提出修正。三、向全局各级工会组织提供对职工进行现代史和工人阶级革命优良传统教育参考材料。四、与各级工会和有关方面互相交流情况。

希望我局各级工会组织、工会干部积极收集、提供历史资料, 充分运用历史资料; 更希望全局职工, 特别是熟悉济南铁路工人运动历史, 了解历史事件情况的老职工、老干部为《选编》提供资料、线索。凡胶济、津浦、陇海铁路建路以来我局管内的有关文物资料, 如文信、传单、标语、照片、画片等文献和印章、旗帜、烈士遗物等, 均欢迎捐赠或

借用复制。凡提供的资料一经采用，均酌发给稿酬或纪念品；对提供重要文物者，均按有关规定给予奖励。

欢迎党史、路史（志）、青运史、站、段、厂、队、院校史（志）办（组）、报社、档案馆、图书馆、科研所、文化宫、俱乐部等有关单位给予配合、支持，共同把我局工运史资料收集起来，为尽快编写出我局工运史稿或大事记打好基础。

由于《选编》编辑人手少，水平低，又缺乏历史知识，因此所选编的资料难免有些史实有误，和其他不周之处，衷心希望各级领导，特别是老工运工作者给予批评帮助。

一九八四年十一月十五日

中国铁路最早的几次罢工

……中国铁路最早的罢工，要算一九二〇年十二月粤汉铁路南段全路工程罢工（主因在索欠薪），和于次年三月该路全体车务工人罢工（因军队欧打工人），但因偏在南方对北方铁路毫无影响。对于北方铁路有影响，当然要算一九二一年粤汉铁路的武长段罢工和陇海铁路机工罢工，……

一九二一年中国共产党从事铁路工人运动后，开辟了一个新的局面。中国铁路上早有一种政治集团叫做交通系。以梁士诒、叶恭绰为首领。北京政府内阁虽屡有更换，但交通总长差不多总是该系充当，该系爪牙布满了各铁路，国家铁路变为该系私产。该系在铁路上的势力确已根深蒂固。此时刚在直皖战争之后，交通系得奉天军阀张作霖之助，组织内阁，总理便是梁士诒，交通部总长便是叶恭绰。共产党在长辛店开办工人学校和工人俱乐部，影响日益澎湃，该系岂有不知之理。因此，该系应付共产党的政策：第一便是由交通部在各路开办学校以为抵抗，他们的计划拟办学校三十余所，凡是大站都有。交通部特设职工教育委员会，开办职工教员养成所，为实行这个计划之用。首先该系便在长辛店开办职工学校，和共产党的劳动学校恰恰两相对垒。第二便是交通系指使他的爪牙（员司），以同事同乡的关系拉拢一部分工人组织团体，如在京汉路之郑州便组织“交通传习所”，粤汉路之徐家棚组织“天津同乡会”。这个团体与共

产党领导的工人俱乐部，又恰恰两相对垒。很明显的，共产党与交通系成了争取铁路工人生死仇敌。不用说共产党如要争取铁路工人，首先须将交通系打倒，因此不断发生剧烈斗争。

适逢其会，一九二二年直奉战争，直胜奉败，交通系内阁随之倒台，代之而起的为直系军阀吴佩孚御用内阁，于是交通系的职工教育计划未能实现。吴佩孚新胜之余，收买人心，通电发表四大政治主张，其中一项便是“保护劳工”。吴佩孚知道交通系在铁路上有长远的势力，同时又知道共产党在铁路上有新兴势力，于是他就企图利用共产党铲除交通系。当时共产党北京党部明知道吴佩孚的利用，然而亦乐得相互利用一下，因为在铲除交通系这一点上对于工人阶级是有利的。经过李守常同志向吴佩孚御用内阁交通部总长高恩洪建议每路派一密查员，得其允许，于是京汉、京奉、京绥、陇海、正太、津浦六条铁路都有一个密查员（守常同志荐去的共产党员）。这样一来，第一，我们可以免票来往坐车不用花钱，并且任何同志都可利用免票乘车；第二，六个密查员却有百元以上的薪水，除一定生活费外其余归党。此时，正因职工运动费用支绌，得此不无小补；第三，密查员是各路现任职员最害怕的，因此共产党员得着护符，不仅不怕人而且使人怕，得以往来各路，通行无阻。这六个密查员，当然不对任何人宣布，实际上即是职工运动特派员，主要的是在各路工人群众中活动，帮助工人组织俱乐部和进行斗争。对于交通部则选择某地为工人所最痛恨的交通系的职员，臚列其营私舞弊的罪状，作成报告送去。再则这六个密查员对交通部虽是有固定的人名，但出发各路可换别的同志，真的，这样一来，我们在铁路上的工作得到顺利的发

展，差不多六条铁路都建立了相当的基础，特别是京汉铁路沿路都成立了工人俱乐部，共计十六个之多。

现在来说我们当时曾被吴佩孚利用没有呢？没有的，用事实证明是没有的，就在那个时候，北方各铁路发生风靡一时的罢工斗争，并不因恐遭吴佩孚的疑忌而来束缚自己的行动，后来京汉铁路大罢工与吴佩孚血战，更证明我们对吴佩孚没有任何的幻想和任何的让步。我们再连带说到一事，就是奉直战争以后吴佩孚想企图影响工人，甚至于制造自己的肖像徽章发给京汉铁路北段的工人，说工人帮助战争有功。是的，堂堂“大帅”赠送“下等社会”人以徽章，这算是破天荒的第一次。当时确有不少的工人把大帅的徽章佩带起来，引为荣耀，我们怎么办呢？我们向工人宣传：“吴佩孚也是军阀，工人佩带军阀的肖像，是可耻的”。这样一来，工人就不佩带了，有带者必受同伴的耻笑或摔毁。这可见就在相互利用政策之下，我们自始至终没有放弃准备和吴佩孚斗争的。

……八月二十四日长辛店的罢工，这次罢工是北方铁路罢工潮的起点。这次罢工参加者有三千多人，支持两日，绝断南北交通，虽有军队干涉，但工人毫无所畏，终使路局屈服。……

这里须特别指出的，即中段与南段的工人并未参加罢工，然而罢工胜利的条件，连带使中段南段的工人亦得增加工资，不消说，这使全路工人发生休戚相关的深刻印象。这就可以解释统一全路总工会为什么首先成为京汉铁路工人的迫切要求，以致于为了成立总工会，不惜与军阀搏战，作最大的牺牲。

长辛店罢工胜利后，很快的就传染到了各路。

接着就是九月四日京奉铁路山海关机器厂工人的罢工。火车未停。工人要求斥革工头，改良生活。结果路局与工人代表会议承认条件，计罢工八日。

再接着是九月八日粤汉铁路武长段全路的罢工。因监工虐待工人而起，军警干涉，伤毙并逮捕工人。工人得各路工人及武汉工团之助，结果监工查办，被捕工人释放，并承认工人要求，分别加资。计罢工二十七日。

与山海关约定同时并举的本有京奉路唐山制造厂工人，因准备不及，延于十一月罢工，火车并未停，参加者二千余人。要求增加工资，改良待遇，承认工会等。结果，相当胜利，惟承认工会一项未得。计罢工八日。

十月二十七日京绥铁路全路车务工人罢工，参加者一千余人，亦系要求增加工资，改良待遇，结果完全胜利。计罢工二日。

十二月十五日，正太铁路石家庄机器厂工人罢工，火车全停，参加者一千余人。要求与京绥路大致相同，惟多提承认工会，结果完全胜利。计罢工二十一日。

一九二三年一月九日，津浦铁路浦镇机器厂工人联合浦口码头工人罢工。南段火车停止，参加者二千余人，要求大致与上相同，结果相当胜利。

一月六日，粤汉路徐家棚工人罢工，参加者二千余人，要求增加工资，结果相当胜利。

此外还有一月十六日京汉铁路刘家庙车站因反对兵士殴打工人而罢工一日。

最后便是二月四日京汉铁路全路总罢工，……

总起来说，除东三省云南广东不计外，北方及中部各铁路，只沪宁、沪杭、胶济、南浔未发生罢工，京汉路和粤汉路武长段均全路加入。京奉路只山海关、唐山两处罢工，甚至并未停车。无论如何，铁路罢工潮激动了每个工人的心胸，数千年麻痹自卑的劳动者到此时的确逐渐觉醒起来了，也就因此迅速的从改良生活的经济斗争，一跃而到反对军阀争取自由的政治斗争。这一跳跃的具体表现，就是最后发生的京汉铁路大罢工。

（根据《中国职工运动简史》摘录）

一九二一年陇海铁路大罢工

一九二一年十一月二十日至二十七日，在西起河南观音堂，东至连云港的千里陇海铁道线上，爆发了一场声势浩大，震惊中外的全路工人大罢工。作为这次斗争导火索的是徐州北站的“八号门事件”。这次罢工是中国共产党初创时期所领导的一次大规模的工人斗争，也是中国铁路最早的工人运动之一。它的锋芒直指法、比帝国主义，北洋军阀政府和交通系财阀。这次罢工的胜利不仅推动了中国北方工人运动的发展，而且与继之而起的南方香港海员大罢工相呼应，标志着我们党领导下的全国第一次工运高潮的到来。这次罢工传播了马列主义和党的政治影响，在中国现代工人运动史和中国共产党史上，占有重要的地位。

一、陇海铁路大罢工的背景

一九〇五年（光绪三十一年）清朝政府委派代表，与法国、比利时签订合同，借款修筑陇海铁路。历时十年，徐州至洛阳段先行竣工。但是，这条铁路全路的财政行政管理大权却掌握在法、比帝国主义者手里，他们除了按期以铁路利润索还债务外，并派出大批人员对沿线机务、车务、调度等要害部门及车站进行严密的控制和监督。而中国的北洋军阀政府软弱无能，拱手出卖中国主权，他们勾结交通系财阀集团，仰仗帝国主义，形成了对陇海铁路的第三种统治势力。

随着一九二〇年出现的战后第一次世界资本主义经济危机的结束，各帝国主义国家加紧了对中国的侵略和掠夺，它们为了瓜分在华势力范围，所策划的我国各派系军阀之间的纷争愈演愈烈。当时“直皖战争”中取得北京中央政府控制权的直系军阀靳云鹏内阁，又发生了严重的财政危机。在这种情况下，广大铁路工人身处水深火热之中，困苦异常，忍受着残酷经济剥削和非人政治压迫的煎熬。

一九二一年二月，法国人若里被任命为陇海铁路机务总管。这个行伍出身的家伙，暴戾恣睢，对待工人“尤为苛虐”，“一味强横奸险，荼毒苦工”。他一到陇海铁路，就将本已十分苛刻的旧例变更，“逞己之私，任意行为，颠倒是非，不权轻重，专施强迫手段”。工人们在罢工宣言里列举他的罪状时指出，若里到差数月，不论机车如何损坏，全不修理，敷衍维持；司机行车油炭不照数发给，车轴润滑油削减了三分之二，甚至连擦车工用的棉丝也乱加克扣，并强令超负荷运行；因为汽力不足，行车误点，油力不足，烧坏车轴，若里则痛责工人管理不善，并科以重罚；按旧章应发放的工伤补助及加班工资，也被他全部取消；以致工人上工不得不自备灯油、破布等。尽管工人每天承受着极为繁重的劳动，但收入却十分微薄，甚至低于其他各铁路的工人。据当时记载：一般工人月薪只有四至十二元，仅为洋人雇员的百分之一左右。就连这点可怜的工资，也要经过层层盘削，拖延欠发。到罢工前夕，徐州铁路竟已三个月没有给工人发饷。而那些洋员吸血鬼却处处养尊处优，花天酒地，不仅在经济上残酷榨取工人血汗，而且以恣意凌辱工人为乐。工人上工要领取工牌，通过指定的小门，动辄打骂已成常例。洋人雇员和路局

的官僚为了尽情寻欢作乐，甚至异想天开，命令制作了一付石质象棋，每枚棋子竟重达二十八斤三两。这帮家伙每次下棋，都要驱使四名工人为其在水泥浇铸，以路轨为棋盘线的巨型棋盘上负重前后搬动，这个罪证至今还保存在徐州铁路分局。



图为徐州铁路分局
保存的石质象棋子

一九二一年七月，中国共产党成立前后，为了致力于开展工人运动，建立了中国劳动组合书记部，并使之成为公开领导工人运动的总机关，又先后在北京、汉口、长沙、广州、济南等地设立分部，专门

从事联络团结工人，组织工会，逐步发展工人运动。中国劳动组合书记部出版的机关刊物《劳动周刊》，在当时的陇海铁路员工中已拥有大量的读者，并建立了广泛的通讯联络网。同时，李大钊同志创建的马克思主义学说研究会，除了在陇海铁路员工中吸收了一些会员外，还派出一批北京大学的进步学生到徐州等地进行宣传活动。《劳动周刊》的特约通讯员和研究会的会员，逐渐成为全路工友中的一支中坚力量，其中不少人成了后来陇海铁路大罢工的指导人物。

二十年代初期，由于国内政治混乱，内争迭起，反动军阀政府对于天灾的防救根本置之不理。一九二〇年，一九二一年，河南、山东、江苏等地连续遭到严重的大旱、大涝，收成锐减，民不聊生。铁路工人更是入不敷出，陇海一线的徐州、

开封、郑州、洛阳等地不断发生要求增加工资，改善工作待遇的局部斗争，但都因为内外反动派的联合镇压而告失败。为了团结一致，反压迫，求生存，交汇于徐州的津浦、陇海两大车站——徐州东站与北站的两千名铁路员工在“老君会”（它原是一种带有封建迷信色彩的行帮性群众组织）的名义下组织了起来。与此前后，郑州、洛阳、开封等地的“老君会”也相继成立。这个团体虽然是工人们自发组成的，但《劳动周刊》曾指出，“老君会”的“内容极其坚固，会规也很完善。现在极力联络各工团，将来定能达到一个良好的工会”。因此，中国劳动组合书记部对它十分重视，不断深入进行宣传组织工作，为陇海铁路大罢工的爆发奠定了思想、组织基础。

二、陇海铁路大罢工的导火索 徐州“八号门事件”

陇海铁路大罢工的爆发点究竟在哪里？早在一九二一年十二月三十日出版的《劳动周刊》上，中国劳动组合书记部早期领导人之一的李启汉就撰文指出，“这次陇海铁路的发动点是徐州”，同时他也指出，“如果没有郑州、洛阳的援助，也就早经失败了。”他的这种分析是符合历史实际情况的。

徐州地处苏、鲁、豫、皖四省交界，向有“五省通衢”之称，为历代兵家必争之地。自从陇海铁路筑成后，其战略地位愈显重要。徐州北站（即铜山车站）就是当时陇海铁路东段的一个大站，有员工近千人，设有票务处、机务处等管理机构，车站机车大厂属机务处管辖，有机务工人四百余人。徐州铁路当局无视频仍的天灾人祸给广大工人造成的困境，反

而偃口水灾使铁路的营业遭受了损失，强行延长工作时间，并连续三个月拖欠工资。工人们饥寒交迫，忍无可忍，斗争几乎到了一触即发的地步。

一九二一年十一月八日下午，正当工人下班时，徐州北站的八号门突然闭锁，八号门本来是铁路当局为了严格控制工人上下班时间，防止工人携走站内财物而在机务厂专设的工人必经之门，平素工人于此受尽虐待欺侮，故都气愤地称之为“鬼门关”。司门以“奉洋人之命，票车已到，不得通过”为由，将下班工人关在门内。其实当时票车并非马上就到，而是当局又要要在工人身上打什么坏主意。工人们劳累了一天，尚不能回家，遂群起与司门争辩。不料司门不但不予理睬，反而以洋人势力相恫吓。这时下班的工人越聚越多，就将门挤开纷纷涌了出去。司门一看大事不好，又见众怒难犯，随即跑到票务处将此事向洋人禀报。洋人对工人中不断加强的工团组织，原欲严厉镇压而后快，遂马上串通该厂副厂长高长利准备镇压。但是工人们早看穿了他们的阴谋诡计，团结得如一个人一样。铁路当局无计可施，又不甘心失败，



图为原徐州北站的八号门旧址

就捏造说领头的柴风祥、王辅二人聚众闹事，乘机将他俩开除，由此酿成了“八号门事件”。

“八号门事件”的发生，点燃了长期被压迫、被奴役的徐州铁路工人心中的怒火，他们

在“老君会”负责人的发动下，秘密召开会议，研究对策，决心以罢工形式，同反动势力作坚决的斗争。为了取得全路工友的同情和支持，他们一致推举工人刁玉祥立即前往开封、郑州、洛阳等站联络，约定日期举行联合罢工。

徐州北站机工的联络，得到了陇海全路各车站的热烈响应。开封、郑州、洛阳等地的工人闻知法、比帝国主义者及其走狗无理开除工人的消息，无不义愤填膺，强烈要求铁路当局收回被开除的工人。洛阳、开封两地的铁路工人数次举行集会，酝酿进行支援。约定，如果机务处不答复徐州工友提出的要求，全路将于十一月二十日实行同盟大罢工，并规定了以“起”、“落”二字作为罢工及复工的信号。

十一月十七日，陇海路的洛阳西厂又发生了副厂长蒂蒙（比利时人）无端殴打辱骂工人的事件。原先该厂有规定，早晨上工应鸣汽笛三次，蒂蒙竟在第三次笛声未响之前，以身拦住号房门，不许工人拿牌上工。工人们迫于生计，一再要求进厂上工，他见工人软弱可欺，更加之以拳脚。有一个老工人略有争辩，竟被洋人用巨杖击伤面部，血流不止。蒂蒙还大逞淫威，又将为首的二十多人尽行斥革。这件事犹如火上加油，当时，洛阳西厂工人已进厂者也全部退出，他们在洛阳路局员司游天洋的主持下，召开了紧急会议，成立罢工委员会。会上议定一方面积极从事罢工的各项准备工作，马上派人专程去徐州、开封等地联络，另一方面推代表向郑州陇海路局进行交涉，要求立即答复撤换蒂蒙的后台总管若里、收回因“八号门事件”被革职的工人、不准虐待工人等条件。路局如三日内不答应所提出的要求，即按计划于十一月二十日统一行动。一开始，铁路当局对工人们的要求很不

以为然，认为工人柔弱可欺，置若罔闻，只是持冷笑旁观的态度；后来竟斥责工人“借端示威”，这下真激怒了全体工友，陇海铁路的大罢工已如箭在弦，势在必发了。

三、陇海铁路大罢工的经过

据一九二一年十一月二十六日出版的《劳动周刊》第十五期报道：“二十日晨，（徐州）机务处仍用强硬手段对待，于是全体机工遂即日罢工。一面电告开封、洛阳、郑州这些站里同时停工。”这时，当天上午七点的客票已经售出，旅客们鹄立候车，但机工们坚决不开车，机务处洋人无可奈何，亲自登上机车，强行把车由铜山站（即徐州北站）开往徐州站（即徐州东站）。工人们愤怒之极，追至徐州站，将机车团团围住，揪出洋人饱以老拳，终于迫使其又把车开回铜山站。



图为原徐州北站（即铜山车站）的大门

时近中午，陇海铁路总罢工委员会接到徐州方面的电报，旋即发出预定的“起”字信号，通电各站立即罢工。铜山站接电后，汽笛长鸣，响声震天。”到十二时，接开封、洛阳等处来电，业已全路罢工”。此后三小时内陇海路同盟罢工全部实现，横贯中原的钢铁长蛇宛如抽掉了脊梁骨，瘫痪在千里大地上。徐州铁路当局看到“事已无法挽回，只得将