

广东海员的光辉历程

江敏锐 编著



广东高等教育出版社

广东海员的光辉历程

江敏锐 编著

广东高等教育出版社

责任编辑 何启光

广东海员的光辉历程

江敏锐 编著

广东高等教育出版社出版

广东省新华书店发行

广东省供销学校印刷厂印刷

787×1092毫米32开本 5.6875 印张118千字

1987年7月第1版 1987年7月第1次印刷

印数 8500 册

ISBN 7—5361—0004—3/K·1

书号 11343·11 定价1.30元

内·容·简·介

近代广东海员在19世纪中叶诞生，饱受压迫剥削，在斗争中成长。其间，他们用血与汗写出了震惊中外的香港海员大罢工的历史篇章。他们团结起来找到了共产党。在抗日战争和解放战争中，广东海员都英勇地作出了出色贡献，无愧为开创“海上丝绸之路”先辈的后代。建国以来，广东海员在党的领导下建设航运事业，挂着五星红旗的巨轮远渡重洋，内河航运也有很大发展。多少英雄人物，多少壮烈事迹，都值得今天的社会主义建设者们好好记取。

本书以丰富的资料史实、严谨的科学态度，简明扼要地叙述了这一切。它是一本比较系统地记载广东海员斗争史的著作，也是一部进行爱国主义和革命传统教育的良好教材。

目 录

第一章 诞生和早期活动

1. 回看“海上丝绸之路”…………… (1)
2. 在外商奴役下…………… (3)
3. “一条牛身上剥下几层皮”…………… (5)
4. “我们中国人为什么总是受欺侮？”…………… (9)
5. 跟随孙中山闹革命…………… (12)
6. 组织工会才有力量…………… (15)

第二章 香港海员大罢工

1. “要同专制魔力作一次较量”…………… (20)
2. 只见船进港 不见船开出…………… (22)
3. 工会被封了…………… (27)
4. 谈判席上义正辞严…………… (29)
5. 粉碎恶毒阴谋…………… (35)
6. 血淋淋的“沙田惨案”…………… (36)
7. 沉寂的“死港”…………… (39)
8. 八方支援…………… (42)
9. 欢呼胜利 声震全港…………… (43)
10. 深远的历史意义…………… (46)
11. “十个字”工会重现光辉…………… (50)

第三章 省港大罢工

1. 暴风雨前夜…………… (53)
2. “可以鲜血铸成民族历史之光荣”…………… (60)
3. 皮鞭牢狱何所惧!…………… (65)
4. 杰出的领导者…………… (68)
5. 最整齐的队伍…………… (71)
6. 工运史的光辉篇章…………… (77)
7. 坚固我们的“炮台”…………… (80)

第四章 在白色恐怖下

1. 腥风血雨“四·一五”…………… (83)
2. 十月十四日…………… (87)
3. 东方的巴黎公社…………… (90)
4. 长夜漫漫 战斗不息…………… (94)
5. 痛打包工头…………… (99)
6. 丰字号轮同盟罢工…………… (102)
7. 冒险主义真害人!…………… (105)
8. 余闲乐社 海员的家…………… (108)
9. 抗日救亡…………… (111)

第五章 奋起抗日

1. 行动纲领…………… (115)
2. 坚决制裁日本侵略者…………… (118)
3. 工会第三次被封闭…………… (120)
4. 东江游击队的“后勤部”…………… (123)

- 5. 坚强的游击战士…………… (126)
- 6. 在国际反法西斯斗争中…………… (129)

第六章 迎接全国解放

- 1. 蓝底黑锚旗又在飘扬…………… (134)
- 2. 悬挂在工会墙上的镜屏…………… (136)
- 3. 参加爱国民主运动…………… (139)
- 4. 围剿“包工制”…………… (141)
- 5. 把物资送到解放区去…………… (147)
- 6. 不替反动派开船…………… (150)
- 7. 十三艘海轮起义…………… (153)
- 8. 红旗插遍沿海岛屿…………… (160)

第七章 谱写历史新篇章

- 后记…………… (174)

第一章 诞生和早期活动

1. 回看“海上丝绸之路”

广东滨临浩瀚辽阔的南海，海岸线长达4300多公里，是全国沿海省份之最。海岸蜿蜒曲折，良港众多，沿海大小岛屿星罗棋布，自古以来就是交通海外的重要地区。勤劳勇敢的广东人民，积累了丰富的航海经验，为祖国航海事业建立了不朽的功绩。

早在秦汉时代，我们的祖先就冒着惊涛骇浪，扬帆万里之外进行贸易，友好往来。那时，广东造船业已能造长30米、宽6—8米，载重达60吨的木船。这些船不仅来往于广州和附近沿海各港口，而且经由徐闻出海，沿着北部湾西岸和越南海岸来到暹罗湾，顺着马来半岛东海岸进入马六甲海峡，到达苏门答腊东北部；以后沿印度半岛东岸向西南航行，来到印度半岛南部，最后到达锡兰岛。在这里，中国船队和经红海抵达印度半岛南部的古罗马帝国船队相会，与东南亚、南亚、西亚以及欧洲进行经济文化交流。船队由广东运出黄金和丝绸，运来珠宝和各地特产，这条航线因此被誉为“海上丝绸之路”。它和中国西部越过中亚高原到达欧洲东部的陆上“丝绸之路”，同样是举世驰名！

三国两晋南北朝时代，中国航海事业不断发展。那时南海的来往船舶，长达40至50米，高出水面5—6米，有的张挂7帆，能载货700多吨，显示出当年中国高超的造船工艺和航海技术。这条航线不仅运载大批丝绸外销，还运出不少陶瓷，又被称为“陶瓷之路”。它既是一条贸易之路，也是一条友谊之路。不少外国使者和友好人士通过这条海道来到广东，传来了外国的宗教、哲学、文学、医药、绘画、雕塑和建筑艺术，中国的优秀文化也由此传播到殊方异域。这中间，当然有中国航海者的一份功绩。

到了唐朝，广州已成为中国海上航线的主要基地。船舶从广州启航，沿着今越南海岸至湄公河口的昆仑岛，过新加坡海峡，经爪哇岛、苏门答腊岛、尼科巴群岛、锡兰岛到印度半岛西岸。由此再分两路：一路经霍尔兹海峡，进入波斯湾，再沿东岸到达今伊朗最大港口城市阿巴丹和伊拉克最大港口城市巴士拉；另一路由印度半岛横渡印度洋，到达非洲东部今坦桑尼亚首都达累斯萨拉姆一带。这条沟通亚非两洲的航线，是当时世界上最长的一条远洋航线。当年，中国的航海者在这条航线上战风暴，斗海盗，为东西方经济、文化交流作出了辉煌的贡献。

宋朝时候，中国造船和航海技术又有了提高，采用了当时最先进的安全设施——水密隔舱。有了这种技术，一个船舱破损，不会导致全船沉没。世界上其他国家采用这种设施，比我国几乎晚了1千年。中国海船还采用当时最先进的导航设备——罗盘。船上设备齐全，在国际海运方面信誉甚佳。

明朝永乐至宣德年间（公元1405年～1433年），在世界航运史上出现了空前的壮举——中国郑和船队七下西洋。这个船队规模巨大，第一批就有船62艘，人员达2万7千多名。

其中大船长达120多米、宽40多米，中船长90米、宽20多米。船队从江苏省的刘家港（今浏河镇）出发，经广东海面向西南航行。从太平洋到印度洋，航经亚洲、非洲30多个国家和地区，最远到达今天非洲的索马里、肯尼亚一带，单程航线就有2万多里。郑和船队规模之大，航程之远，次数之频繁，为其他国家的船队所望尘莫及。它比意大利航海家哥伦布于1492年率领3只船、87人由巴罗斯港前往中美洲要早87年；比葡萄牙航海家达·伽马率领4只船于1497年由里斯本经南非好望角，前往印度西南部的科泽科德要早92年。郑和船队的远航，显示出中国人民无比的英雄气概和卓越的聪明才智。

2. 在外商奴役下

历史的发展，有时是迂迴曲折的。

广东海员的先辈，参与写下了征服海洋、沟通亚非两大洲、饮誉于印度洋的光辉航运史。但是由于中国封建社会的长期延续，社会生产力受到制约，加上明、清两朝多次实行“海禁”，中国的航海事业到了19世纪已是停滞不前。广东船只一直以橹、棹、帆为运转工具，出海船只还是按照季候风向航行。内河船艇配合各地圩期，曾开辟定期航线，但船艇速度缓慢，安全没有保证。直至19世纪七、八十年代，从广州至佛山、大良、江门、新会等地才出现了人力脚踏车渡。这种车渡只是运用了简单的机械原理，仍然没有摆脱依靠人力或风力的落后状态。

落后就会挨打。19世纪中叶，英帝国主义用毒品和炮舰，打破了中国闭关自守的大门。1840年鸦片战争失败后，签订了第一个不平等条约——《南京条约》，腐败的清政

府被迫开放广州、厦门、福州、宁波、上海五个通商口岸。帝国主义开始对我东南沿海各地进行掠夺性贸易。香港的割让，更使帝国主义取得向中国进行经济侵略的重要基地。1858年第二次鸦片战争失败，清政府又与英法两国签订《天津条约》，增开南京、镇江、九江、汉口、牛庄（口岸设在营口）、台湾（台南）、登州（口岸设在烟台）以及广东的潮州（汕头）、琼州等通商口岸。1897年《中英续订商约》，再开放梧州、三水、江门等地为通商口岸。这样一来，广东沿海以至内河的航运受到外国侵略者操纵，成为向中国倾销商品和掠夺廉价原料的重要手段。香港是珠江口外一个小岛，原属新安（现改为宝安）县治，地处交通要冲，港湾水深，可停泊巨型海轮，许多国家在这里开办轮船公司。从1861年到第一次世界大战前夕，在香港、九龙等地设立的航运公司主要有：英国的太古公司、怡和公司、道格拉斯轮船公司、亚细亚火油公司；美国的旗昌轮船公司；日本的大阪轮船公司；英葡合办的省港澳轮船公司等等。这些公司凭借各种特权陆续在中国沿海各大城市以至世界各重要港口开辟定期航线，使香港很快发展成为通往欧、亚、澳、非各地船只的转运中心。广东沿海各地的贫苦渔民、破产农民和手工业者，以及被剥夺了生计的木船工人，被雇到轮船上做工。在奴役剥削与艰苦斗争中，产生了近代史上中国第一代海员。

外国商人投资航运业获得高额利润，刺激了中国的官僚买办和商人于1872年在上海成立招商局。那是当时中国最大的航运公司。

19世纪90年代以后，广东开始出现我国民族资本建立的近代航运业。平安轮船公司是最早的一家。这家公司购买了

六七艘蒸汽小轮，用以拖带木船，经营客货运输。随后泰安、怡安、永福、同安、宝兴、永和等轮船公司相继建立。这些航运公司资金微薄，无力与外资抗衡。当时海关为英帝国主义所控制，验船权又落在外国人手上，私人经营的航运业很难发展。不过广东省内各航运公司的建立，开辟了从广州至佛山、江门、香山（现中山市）、石龙、肇庆、惠州等中小城市之间的定期航线，一些小艇船民和机器工人等被雇到船上做工，也使广东的海员队伍有了扩大。据熟悉内情的人估计，20世纪20年代间，中国海员总人数约15万，其中在外国轮船上做工的约有10万。这10万中国海员中，广东人约6万，宁波人约4万。这些海员多数在香港和上海两地受雇，而以香港为数更多。长期以来，香港成为广东海员的活动中心，许多激烈的斗争在这里发生。

3. “一条牛身上剥下几层皮！”

如同中国其他地方的劳动人民一样，广东沿海一带的居民历来是靠山的“吃山”，靠水的“吃水”。靠山的，因为高额地租、苛捐杂税、高利盘剥，无以为生；靠水的，三天下雨，打不到鱼虾就没有米下锅，借下渔霸的钱年复年，利滚利，一辈子也还不清。许多人只好离乡背井出外谋生。他们有些被卖到东南亚各地或美洲去当所谓“契约华工”（俗称“猪仔”），有些人流落香港，受雇到外国商船当海员。所以，广东沿海一带的宝安、珠海、东莞、惠阳、中山、番禺、新会、恩平等地，是许多老海员的故乡，有些家庭两三代都有人在船上做工。著名的老海员、工运领袖如林伟民，原来就是三灶岛上的农民，苏兆征则是淇澳岛人，小时也务农。这两个岛现在同属

珠海市管辖。老海员吴理广也是珠海人，从他父亲一代起就在船上做工了。他的哥哥、舅舅、姨父也都是海员。据统计，现在这个市出外谋生的人中，仍然有22%是当海员的。原中共广东省委书记、广东省省长陈郁，是宝安县南头村人，20岁便到船上做工，他父亲也是一个海员。与南头村相邻的龙华村只有百来户人家，出外当海员的就有二三十人。原广东省政协副主席冯燊是恩平人，13岁到外国船上当海员，父亲是个“契约华工”。老海员崔昌的祖辈原在家乡番禺县种黄姜。这种染料被洋货冲垮了，父亲带着子侄一家6人到外国船上当海员。正因为邻近港澳一带海员众多，20年代初期建立海员工会时，除了在广州、上海等地设有分会外，香山、汕头也设有分会。

在旧中国，海员同其他产业工人一样，从诞生之日起，就受帝国主义、资本主义以及封建主义的残酷剥削和压迫。中国海员刻苦耐劳，得到的是水手、烧火工、餐厅侍者等低级工作，劳动条件非常恶劣，而月薪只及白人海员的二成。这微薄的收入，还要受包工剥削。

包工制在香港有很长的历史。船东为了多赚运费，都要尽量缩短在港口的停泊时间。所以买煤、接货、办理伙食等事务，一般都委托岸上办馆代理。这些办馆与轮船公司勾结，包揽招雇海员，成为大包工馆（即涉孖沙馆^①）。馆口给海员介绍工作，要扣取第一次工资的35%，海员以后还要按月再交介绍费。有些则规定头一次工资扣30%至50%不等，另

^①涉孖沙是英文 shipmaster 的译音，即船长。海员称包工制或包工头的习惯用语。

外，过年、过节、神诞等也要扣钱。

在香港，除了大包工馆之外还有小包工。小包工头一般都在岸上设立行船馆，供海员住宿。到香港谋生的海员大都举目无亲，只好住进行船馆等候工作。行船馆的包工头与办馆拉关系，替海员搭线找工作。成功了每月要交回“馆佣”，还附有替馆主带些私货等条件。候工期间，海员在馆内食宿，包工头又从包办伙食中剥削工人。这种馆口称为“君主馆”。另外，有些海员自己集资开办寄宿舍，推选一些年老的海员出头办事，由集体供养，称为“兄弟馆”或“民主馆”。这种馆口比较公平，不过也有些管理人员把持馆务，剥削工人。

开办馆口的大小包工头都不上船工作，他们通过船上的工头去管理和压榨工人。工头的职务是花钱“运动”（行贿送礼）来的，回过头就要从海员身上榨钱骗钱。包工头除了克扣海员工资以外，还在船上开烟、开赌、放高利贷，要把海员手上一个铜板都刮进自己的腰包。每当黑夜来临，船上的餐厅便成了赌场。“麻雀”、“番摊”、“牌九”、“字花”……五花八门，应有尽有。工头放高利贷给工人作“赌本”，一个航次（约50天）借10元扣利息1元。发工资时，工头前来收债，张开一个枕套叫海员们将完封工资投进袋去。经过工头七扣八扣，然后才发给各个海员。这样，有些人就弄到一个钱也没有了，有些还要负债。这时候工头会假意说：“下一水（指一个航次）不要赌得太多了，要留些钱养家嘛”。不过要是谁不参加赌博或抽大烟，使工头无“水”可抽，无利可图，工头又会板起面孔说“‘够皮’（意即收入差不多了）啦，回家去休息休息吧。”这样他就被开除了。为了保住饭碗，不少海员明知是跳火坑，也不得不参加

赌博或抽大烟，染上恶习，意志消沉，不能自拔。

从轮船公司老板到办馆的买办，到馆口的包工头，到船上的工头，海员工人受到他们的重重剥削。那些人真是在一条牛身上剥下几层皮！

在资本主义社会，工资决定于劳动市场的供求关系。帝国主义对中国的经济掠夺，封建地主和贪官污吏的层层剥削，使大批农民和手工业者破产。他们涌到城市寻找工作，成为庞大的劳动后备军。仅香港一地，失业海员经常有一两万人。在这种情况下，轮船公司老板，以及大大小小的包工头，就可以肆无忌惮地对中国海员进行残酷的剥削。

1953年，澳大利亚劳工组织送给我国一份历史资料。这是一份以中华海员全体职工名义，写给各国报馆转劳工团体、航务公司等单位的信，题目是《中华海员职工状况之通告》，上面有由广州印务局承印的字样。

信中说：“中国劳工生活比较各国劳工所受的痛苦尤甚，而中华海员职工所受的痛苦比其他劳动者更甚。”接着控诉了包工制对海员的残酷剥削，指出：“中外各国各界的职工虽然困苦，大抵都可以直接得到其雇主所定的工值，亦不必要用诸多金钱去‘运动’这等奴隶生活。而中国海员则不是。中国各个埠，每逢有轮船要雇用中国海员（水手、烧火、管事、厨子等）必先经过一般非工非商的所谓经纪人、包办家、担保家等之手，由他们向船务公司包办出来，失业的中国海员必须依从这些人所订的剥削、克扣、索取的定规，否则不能就业。”这封信呼吁各国航业界人士改善雇工制度。当然，这种呼吁是毫无效果的，因为从来没有哪个“救世主”会主持公道，帮助受剥削受压迫的中国海员。

4. “我们中国人为什 么总是受欺侮？”

中国海员不仅在经济上受最残酷的剥削，而且总是干最苦最脏的活，生活待遇也是最差的。1920年5月1日，香港《晨报》的“劳动号子”发表了一篇题为《香港海员的劳动状态》的文章，对此作了深刻的描述。

文章开头说：“海员是船上人员的统称，但是中国海员只是指水手、烧火夫、餐室招待等几种。因为千吨以上的轮船，中国人便不能当船长、大副等高级职务，中国海员实际上都是下级海员。”

下级海员的劳动条件十分恶劣，尤以烧火工最苦。“无论寒暑，都站在火炉旁边。烈烘烘的炉火，照着淋淋漓漓的汗珠。有人因温度太高无法忍受，加以待遇苛刻，百般痛苦，跳下水去了此一生。”

文章指出：“一只轮船无异把社会的范围缩小，看船上搭客的待遇，职员等级的差别，劳逸的悬殊，享受的不均，差不多天堂地狱一样。中国工人无处不受苛待。比如：外国人在上当职事，所有衣服毡被毛巾都由船上供给，只有中国海员是自备的。饮食也非常的劣，头等客食剩的残馥，情愿倒入水去，也不给工人吃一顿饱。工人每餐只有粗恶的小菜二三味，而且吃饭时并无桌椅。居住更加困难，一个斗般大的房间，住十多个工人，空气光线都不够，好象困在狱中一般。又没有浴房，洗水也很少。”

老海员李家富的经历，是一个具体例子。18岁那年，他跟随父亲走过的路，从海南岛坐上木帆船漂流到新加坡谋生。通过当海员的舅舅介绍，李家富到一艘万吨级的英国货船当烧火工。

年青的李家富在船仓底层两个冒着熊熊火舌的炉旁劳动。为了保证足够的蒸汽压力，他加煤、通炉子忙个不停，搭在肩上的干毛巾不到一个小时就可以拧出汗水。船过印度洋时就更难受了，气窗没有一丝风，热得令人发晕。不过，在李家富的记忆中，清炉子才是最艰苦的活。大约3个月左右就要清一次炉子，船长规定停炉后3个小时开始工作。烧火工用湿透水的麻袋铺在灼热的炉巴铁上，弯着身子爬进炉膛。当他从炉膛爬出来时，除了张开嘴巴还可以见到白色的牙齿外，浑身上下都蒙上一层厚厚的黑灰末，成了个“黑人”。船上的海员有中国人外国人，但是每次清炉子总是派中国人第一个进去。等到把炉膛打扫干净，白人车长才进去检查。

李家富后来转到另一艘船上，这回当侍者。这工作没有烧火工那样艰苦，但却经常挨打受骂。他在“阿丹士总统号”船工作时，亲眼见到一个中国海员被美国管事打瞎了眼睛。外国管事也经常在他面前挥舞拳头，大声呼喝。忍无可忍，李家富动手打了船上的二管事，被开除了。在共产党员的教育和帮助下，李家富走上了革命道路，1931年曾经作为海员代表，出席了在瑞金召开的第一次全国工农兵代表大会。

中国海员的生命没有保障。如果生病或发生工伤，不但得不到治疗，而且会马上被开除。所以有些海员患病也不敢做声，有时候还得请人作“替身”，通过体格检查那一关。