

香港海员大罢工

章
洪



香港海员大罢工

章 洪

广东人民出版社

香港海员大罢工

章 洪

广东人民出版社出版

广东省新华书店发行

广东新华印刷厂印刷

787×1092毫米 32开本 2.625印张 2插页 52,000字

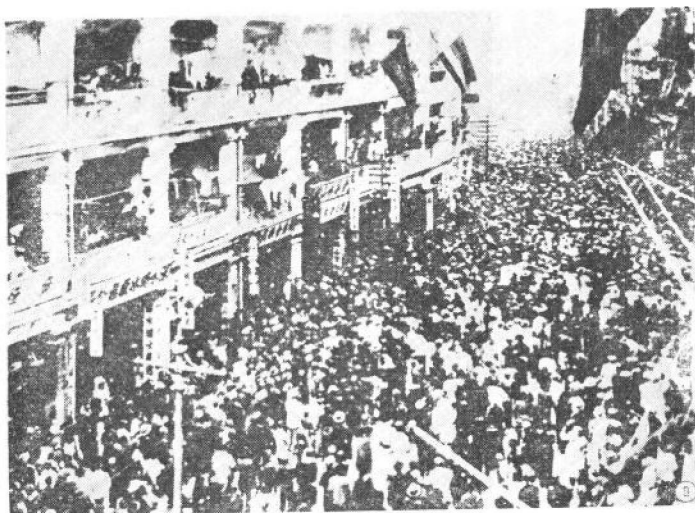
1979年12月第1版·1979年12月第1次印刷

印数 1—5,400册

书号 11111·45 定价 0.25元



罢工领导人之一苏兆征像



香港市民庆祝海员罢工胜利的盛况

(十) 日 五 十 二 月 二 十 二 年 五 十 一 (張 二 第 報 申) 四

港工潮解決後之加薪合約

船東與海員所訂之加薪合約，昨日經香港海員工會正式簽字，此項合約之簽訂，標誌著港工潮之解決。據悉，該合約之內容，包括加薪百分之十，並改善海員之福利。此項合約之簽訂，對於港工潮之解決，具有重大之貢獻。海員工會主席表示，該合約之簽訂，是海員們長期奮鬥之結果，也是船東們對海員們辛勤工作之肯定。他呼籲海員們繼續努力，為香港之繁榮與穩定做出更大之貢獻。

廣東米風潮尚未解決

廣東米風潮，自發生以來，一直未有解決之希望。據悉，該風潮之起因，是米價之波動，導致農民與米商之間之利益衝突。目前，該風潮仍在持續，雙方均表示，將繼續為解決該問題而努力。農民方面表示，他們將堅持自己的立場，直到米價穩定為止。米商方面則表示，他們將盡力配合政府，以解決該問題。政府方面則表示，將採取必要之措施，以穩定米價，並保障農民之利益。目前，該風潮之解決，仍充滿變數。

当时报纸发表的关于双方签订“加薪合约”的消息

目 录

一、香港海员的悲惨生涯.....	1
二、香港海员早期的组织与斗争.....	12
三、香港海员大罢工的酝酿与爆发.....	22
四、罢工的第一阶段.....	80
五、罢工的第二阶段.....	42
六、罢工的第三阶段.....	59
七、香港海员大罢工的历史意义.....	78

一、香港海员的悲惨生涯

香港地处广东省珠江口外东侧，包括香港岛和九龙半岛两部分。香港原属广东东莞县，清朝时候改属新安县（今宝安县）。一八四二年（清道光二十二年）鸦片战争后，英国殖民主义者侵占了香港岛；一八六〇年（咸丰十年），再侵占了九龙半岛南端尖沙咀一带。至一八九八年（光绪二十四年），英国侵略者又通过《中英拓展香港界址专条》，强行租借去九龙半岛深圳河以南地区及附近大小岛屿一百多个。

香港是一个水深不冻的良港，可以常年停泊巨型轮船和军舰。它的面积虽小，但位置优越，交通方便，成为亚、非、欧各洲的交通要冲和远东的转运中心。由于香港位于珠江口，外国轮船前来我国华南各港口，以及中国沿海各地运往广州的货物，都必须经过香港；而华南的物产，也多先通过香港，再转运至世界各地，因此香港也就变成了华南的经济枢纽和交通咽喉。

英国殖民主义者侵占香港以后，把它作为进一步侵略中国的基地，极力经营，使它成为一个贸易发达、经济繁盛的商港，以利于与各国竞争。由于香港地方狭小，资源缺乏，不适宜于大规模发展工业，因此英国殖民主义者利用香港地理

条件的特点，重点经营船舶修造业和航运业等行业。

一八四三年，英国人在香港的东边山创建了第一个小船坞，修理来往贸易的商船。以后数年间又不断出现一些小船厂。随着贸易的扩大，英国一些资本家于一八六三年设立了香港黄埔船坞公司。在此前后，外国资本家又陆续在香港建立了不少船舶修造厂。香港黄埔船坞公司凭借其雄厚的资本和英国资产阶级政府的支持，逐步吞并了香港、九龙和广州黄埔地区各船厂，取得了独霸华南船舶修造业的垄断地位。香港也就成为华南地区的船舶修造业的中心。

香港船舶修造业的发展，也同时反映了香港航运业的发展。随着英国殖民主义者对香港的加紧经营，来往香港的商船也就日益增多。据不完全统计：一八四五年来港的商船只有二十万吨；一八五五年增至五十万吨；一八六四年，便增至二百万吨；到一八六七七年，再跃增至五百七十三万吨。① 一九〇七年，更跃增至三千六百万吨。② 这样，香港就发展成为—个世界贸易大港了。

十九世纪四十年代，英国商人就开始在香港经营航运业。一八四二年怡和洋行派“哥萨尔”号轮船开辟了香港、广州间的定期航线。一八五〇年大英火轮船公司又派“玛丽乌德”号开辟了香港、上海间的航线。随着世界资本主义逐渐向帝国主义发展，从商品的输出逐渐转向资本的输山。从十九世纪六十年代起，英美等国商人便纷纷在中国设立轮船公司。

① 转引自汪敬虞：《关于十九世纪外国在华船舶修造工业的史料》，《经济研究》，1965年第5期。

② 丁又著：《香港初期史话》。

从一八六一年至一九一八年，英、美、日等国在香港相继设立的轮船公司共有十个，其设立情况大致如下表①：

设立年份	国 别	公司名称	地址
1861	美	旗昌轮船公司	香港
1865	英、葡	省港澳轮船公司	香港
1867	英	太古洋行	港沪等地
1877	英	怡和洋行	港沪等地
1883	英	道格拉斯轮船公司	香港
1890	英	鸿安轮船公司	香港
1898	英	天星小轮公司	香港
1898	日	大阪轮船公司	九龙
1913	英	亚细亚火油公司	港沪等地
1918	英	费赐船务公司	港沪

在这些轮船公司中，英国资本占有绝对的优势，而“英国在华航业投资，则以太古、怡和两公司为主干”②。

在外国资本航运业的影响和刺激下，中国部分官僚买办和商人也陆续投资于航运业。一八七二年成立的招商局，是中国的第一个最大的航运公司。招商局总局设于上海，在香港也设有分局。招商局最初向英国商人购买了四条轮船，定期航行于国内几个较大的港口，其中就有一艘专门航行于上海、汕头、香港、广州之间。一八七七年招商局用二百二十二万两白银购买了美国旗昌轮船公司的全部轮船和资产，航

① 据严中平等《中国近代经济史统计资料选辑》，第239—242页。

② 陈真等编：《中国近代工业史资料》，第二辑第5页。

运业务迅速扩大。十九世纪九十年代以后，上海、广州、汕头等几个大口岸，又先后出现了不少小型轮船公司。据统计，从一八七二年至一九一三年，资本在五万元以上的中国轮船公司共有三十五家，其中设在香港和广东各地的便占九家。^①

随着香港航运业的兴起与发展，一些外国来华轮船公司便在广东招募工人上船干活。第一代的中国海员工人便由此而产生。当时招募海员多在香港进行，很少到广州招募，因此香港也就成为中国海员聚居和集散的主要地区之一。随着航运业的发展，香港海员人数也就不断增加。

中国的近代产业工人，到一九一九年五四运动时，约共二百万人，其中海员工人约十五万人。“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。”^②再加上在广东省内河各港口之间，以及香港至省内各港口的轮船上工作的海员，广东海员也就远远超过六万人的数字了。其中，香港海员占了相当数量。

外国资本主义侵入中国，一方面破坏了中国自给自足的自然经济的基础，“给资本主义造成了商品的市场，而大量农民和手工业者的破产，又给资本主义造成了劳动力的市场。”^③广东海员工人（包括香港海员工人在内）的前身，主要是破产了的农民，手工业者，以及在木船干活的船工船民等。据一位海员老工人回忆说：“广东海员和华侨一样，他们的前身大都是破了产的农民或失业工人。在旧社会，由于外

① 据严中平等：《中国近代经济史统计资料选辑》，第223—224页。

② 邓中夏：《中国工人阶级的力量》。

③ 《毛泽东选集》四卷合订本（下同），第589—590页。

国资本主义的侵入，农村破产，手工业破产，大批农民、工人在家无以为生，不得已离乡别井，远涉重洋，到海外谋生，当‘猪仔’或当海员。我的家乡恩平县的情况同样如此。农民生活非常贫困。我父亲便是当‘猪仔’被卖去南洋的。我自己十三岁时，也因无法生活而离开家乡，出外打工当海员。”

海员工人与国内其他产业工人一样，从其产生之日起，就受着帝国主义和封建主义的重重残酷压迫剥削，“而这些压迫的严重性和残酷性，是世界各民族中少见的”^①。

香港海员工人在船上所从事的工作，主要分为三行：即舱底行，包括烧火、打磨、斟油等工种；柜面行，包括水手、舵手、木匠、油漆等工种；船尾行，包括侍役等工种。这些都是船上最繁重、下贱的工作。而船长、大副等较高级的职位，外国轮船资本家却规定不准中国人担任。海员工人在船上干活时，劳动条件异常恶劣，劳动时间特别长，一般都在十二个小时以上，有的甚至要干十七、八个小时。在船面上工作的水手，终年在甲板上遭受风吹浪打、雨淋日晒；就是在风雪交加的严寒日子里，依然要在甲板上干活。有些海员工人因又累又冷，无法支持，以致掉下大海里。在轮船机舱底干活的烧火工，终日站在火炉旁边，受着高温的煎熬，又没有任何降温设备，所受苦楚，难以形容。有些当班工人实在捱不了，不得不走上船面透气；不幸给监工发现了，便立即拳脚交加，驱赶回舱底。有些生火工人竟因此晕死在炉旁。被称为“侍仔”的服务员，整天忙个不停，负责打扫、扛物、开饭等等事务，连续工作时间长达十七、八小

^① 《毛泽东选集》第607页。

时，如稍有服侍不周，还要招致辱骂甚至毒打。此外，海员工人在船上还要受到种种非人待遇。他们的居住条件十分恶劣，往往五、六人甚至十多人挤在一间房子里，里面黑暗狭窄，又不通风，简直似牢房一样。一些在货船或内河轮船工作的海员，甚至没有住房，往往躺在货物上或通道旁边。外国海员两三个人住一个房间，衣服被盖、毛巾肥皂等生活日用品均由船上供应，但中国海员一切都要自备。船上伙食分为数等，中国海员工人只能吃最差等的，还经常吃不饱，吃饭时又没桌椅，蹲在地上。即便是旅客吃剩的饭菜，工头宁可倒进大海里，也不让海员工人吃一顿饱。

香港海员工人所得工资十分微薄。当时（一九二一年前后），每月工资一般仅得二、三十元左右。据当时报刊发表的关于海员工资情况如下表①：

公司名称	工 资 收 入		
	餐室招待	烧 火 夫	水 手
昌兴公司	22元	25元	25元
中国邮船	20元	22元	22元
花旗公司	22元	25元	25元
渣 甸	15元(伙食自备)	25元	25元
太 古	12元	未详	未详
德忌利士	10元	20元	20元
东洋公司	27元	(伙食自备) 日 本 人	(伙食自备) 日 本 人

① 雁声：《香港海员的劳动状态》，载香港晨报社《劳动号》，1920年5月1日出版。

渣华公司	9—18元	21元 (伙食费 7 元)	21元 (伙食费 7 元)
三达公司	21元	25元	25元
兰 烟 筒	20元	30元	31元

有些在船上当“侍仔”的，不但没有工资，还要拿出“茶水钱”孝敬包工头，才能勉强保住饭碗。如与外国同等工种的海员相比，中国海员的工资仅及他们的四分之一，甚至十分之一。外国海员还有增加工资的机会，中国海员则长期如故。

另方面，香港的生活费用却异常昂贵，比国内各地高出很多。如与广州相比，“香港房租比广州贵三分之二；伙食费各项，比广州贵十分之二·五”^①。香港物价又不断上涨，以第一次世界大战前后物价情况相比，白米每百磅价格由四元五角涨至九元；房租（每月）由七元涨至十二元；柴薪每担由八角五分涨至一元一角二分；食油每斤由一角八分涨至二角四分；土布、日用品等均涨价一倍。^②海员工人每月收入，勉强维持自己的生活已经不容易，再加上赡养妻子儿女，就更加困难了。海员上船作工，往往一出门短者数月，长者一、二年以上，剩下妻子儿女在家乡，长期得不到接济，无法生活，儿女饿死或被迫卖去，亦时有所闻。一九二〇年五月间香江晨报社曾发表过关于香港海员工人的生活情况的调查材料，谈及他们每月的生活费用情况如下表^③：

① 雁声：《中国劳动者第一次罢工的胜利》，载香江晨报社《劳动号》，1920年5月1日出版。

② 同上。

③ 雁声：《香港海员的劳动状态》，载香江晨报社《劳动号》，1920年5月1日出版。

海员个人每月用费表：

项 目	支出金额	说 明
衣服	3元	
行船馆月费	1.5元	
往来舟车费	1元	
鞋袜	1.5元	
洗衣	1元	
行李搬运	0.5元	
零用	0.9元	
共 计	9.4元	

海员一家每月用费表：

项 目	支出金额	说 明
房 租	6元	每人每年6元均计
白 米	10元	
小 菜	3元	
柴 薪	1元	
衣 服	1.5元	
教 育 费	3元	
什 用	1元	
社交应酬	0.5元	
共 计	26元	

海员工人的收入如此微薄，却还要受到封建包工制的重重盘剥。外国轮船资本家一般不直接出面雇请海员，通过买

办和包工头进行。于是包工头在岸上设置了各种“馆口”，作为压迫、剥削海员工人的一种手段。当时香港各式各样的“馆口”就有一百多个，大致分为三种。第一种为“涉马沙^①馆”，又叫“包工馆”，一般由专职包工头与船上的买办之类勾结一道或合伙经营，包揽介绍海员工作。凡海员工人到“涉马沙馆”找寻工作，必须贿赂包工头一笔钱；上船工作后，还要在工资中抽扣一部分作为酬劳，孝敬包工头。第二种为“君主馆”，由个人创立，属于营业性质的介绍所，但实际上也是由包工头与船公司互相勾结进行的。到“君主馆”找寻工作时，要先缴纳一笔入馆费，方有候工资格；但介绍工作并不按入馆先后次序来定，全由馆主个人喜怒为准。除此以外，平日还要在什么“关帝节”、“孔子诞”等日子，向包工头、馆主送礼；否则，工作即使找到了，还有随时被取消的危险。海员要找寻工作，必须通过这两种馆口介绍。他们包揽了绝大部分船只的雇工权。此外还有一种“兄弟馆”，由海员合伙组织，性质属于海员自办的公共宿舍，比较开明，所以又叫“民主馆”。但由于海员多无文化，只好聘请一些懂得笔墨的人代为处理馆里日常事务，即所谓“师爷”。由于日子久了，这些师爷渐渐把持馆务，从中贪污克扣，剥削工人。这样一来，海员工人的收入本来就少得可怜，再经过七除八扣，也就几乎被剥夺精光了。他们没有办法，只好向包工头求借。但利息很高，一般每月一成利息，还要先扣除下来。例如借十元，即要先扣去一元利息，实得九元到手。

包工头还在“馆口”或船上用赌、鸦片烟等来腐蚀、剥削

① “涉马沙”，ship master 的译音，这里作包工的意思。

海员工人，宣扬什么“有典当有赎，上等之人”，“有典当无赎，中等之人”，“无典当无赎，下等之人”的荒谬论调。如果海员工人拒绝参加，就随时受到排斥打击。不少海员的血汗工钱便因此被骗取精光，有些人甚至因此被迫成了资本家、包工头的牺牲品。一些工头在船上走私，却迫工人代看守。如工人不答应，就动辄受到迫债或开除的威胁。如果走私刮到钱时，全部为工头所有；如被发觉，海员却要遭殃，受惩处。即所谓“赚钱没份，坐监有份”。有一次，太古公司“沈阳”号轮船从汕头开往上海，一名生火部包工头私带一批鸦片贩卖，海关人员查获后，即将全部生火工人抓去严刑拷打，逼问口供，其中二人被活活打死，其余坐牢六个月。该包工头本人却逍遥法外，不受惩罚。

外国轮船资本家还利用帮口的宗派关系来加强对海员工人的统治。在同一条轮船上，往往同时雇用上海、广东、福建籍的海员工人，如水手部雇用福建籍的，船尾部便雇用上海籍的，烧火部则用广东籍的。轮船资本家就利用封建帮派之间的不团结，生活语言和风俗习惯的各不相同，进行挑拨离间，分裂海员工人的队伍，从而达到进一步控制、压迫和剥削海员工人的目的。

在帝国主义者和外国船主资本家的残酷压迫下，中国海员工人不但在政治上受到了歧视和迫害，甚至连人身自由也失去了保障。帝国主义者和轮船资本家经常辱骂中国海员工人为“劣等民族”、“下贱人”，百般虐待。在航行于欧美各国的轮船上做工的中国海员，当经过各国港口时，竟然不准上岸，甚至还要进行侮辱人格的所谓验肛门，通喉咙的检验。有时偶尔准许上岸，却又规定不准随意进入高级酒店、戏院

和理发馆，连公园等公共场合也不准随便进入。海员工人的生命被视为草芥，如遇生病或工伤，非但得不到及时治疗，反而因此被无理开除。航行途中，船老板竟以避免传染为理由，惨无人道地强行将患病海员丢进海里。

海员工人还要经常受到失业的威胁。帝国主义和封建主义的残酷压迫剥削，使得广大农民和手工业者在家乡无以为生，离乡别井，流向城市谋生，形成了一支庞大的失业军。轮船资本家和包工头因此有恃无恐地更加疯狂盘剥在海员工人。稍有不顺从者，便立即受到开除的威胁。海员工人找到一份职业，固然要饱遭资本家、包工头的重重盘剥欺压；但如果失业了，生计全无，就更加悲惨了。香港海员有“鸭仔鬼”之称，他们辛酸地唱道：“鸭仔鬼，鸭仔鬼，落水生，离水死……”意思是说，海员落水（下船干活）虽饱受压迫，尚有一线生机；如果离水（失业上岸），就生活无着，如走死路。据估计，仅香港地方，失业海员工人经常有一二万人之多，他们踽踽街头，生计无着，饥寒交迫，悲惨异常。

从上面的介绍可见，中国海员（包括香港海员在内）的生活是极为悲惨的，他们身受帝国主义、资本主义和封建主义的重重压迫。特别是帝国主义者和外国资本家所直接加给海员工人的残酷剥削和迫害，比起其他行业的产业工人实有过之。因而海员工人具有最坚决、最彻底的革命斗争性。再加上他们所从事的职业而形成了团结、勇敢、顽强、大无畏的性格和容易接受革命影响，因此一旦觉醒过来，就会毫不犹豫地站在斗争的最前列。而残酷的现实也日益教育了海员工人，要挣脱身上的沉重枷锁，只有起来反抗斗争。