

秦 皇 岛 港 海 港 史 资 料 汇 编

第 三 辑

交通部秦皇岛港务管理局海港史编写组编印

序

开平煤矿和滦州煤矿（通称开滦煤矿）是中国民族资本主义发展的重要标志。可是，中国的资本主义，在强大的帝国主义面前，却显得那样的软弱无力，以致在封建主义的束缚和帝国主义实力政策的挤压下，开平与滦州两矿仅在十一年中先后被帝国主义的在华势力所抢占和吞并，在中国民族工业中，是屈指可数的。开平煤矿被帝国主义所控制，而后被掠夺的，可见，这种矿区的割据，是以军事和政治力量作后盾，取得条约上的保证，经济侵略和军事、政治上的侵略是密切结合的。

英帝国主义掠夺开平煤矿后，形成了中国煤矿工业上的垄断力量，从1901年到1911年的十年中，工人由2千人扩充到近万名，产量增加了三倍^①，通过在全国各主要商埠的码头和堆栈，以及拥有的船队和铁路，经窃据来的海港——秦皇岛，煤炭远销至华中华南以及日本和东南亚，全部资产已达150万镑，成了“现时中国北方产煤之区，然所推为巨擘。”^②

为加强北洋派系的经济实力，达到以滦制开的目的，袁世

凱于1906年命周学熙创办了滦州煤矿，在帝国主义垄断势力范围的划分底下包含着尖锐和激烈的竞争，在华北市场上，开平煤和滦州煤展开了激烈的“削价竞争”，真是“此数载之竞争彼此伊同劲敌者”^③。军阀是竞争不过帝国主义的，在跌价倾销中，滦研赔累不堪。

当然，尖锐的竞争，往往导致妥协和联合，终于一九一二年六月滦州矿成立妥协，与开平合并，至此，喧闹一时的“以滦收开”计划成泡影，变成了“以开收滦”。帝国主义控制了整个开滦后，煤矿年产量已增加到200万吨，矿区面积达22万平方英里，每年净利可达30万镑，^④此后，踌躇满志的英国资本与日本满铁之间又展开更加激烈的竞争，这正如列宁指出那样：垄断是不能消灭竞争的，竞争产生垄断，但垄断又一再地产生竞争；垄断消灭了自由竞争，但同时它又为最残酷的和不断的竞争创造了条件。

开平、滦州两矿联合后，英人凭借帝国主义在华特权，对开滦锐意经营，获利极为丰厚，1912年帐面利润总额达一亿六千余万元，平均每年获利八百余万元^⑤；滦州的资本家，在不到二十年间，坐地分肥了四千六百万元的巨额利润^⑥，这种利益太优厚了，国民反动政府对此早就眼红，到一九三三年，伪实业部长陈公博便借“整顿矿务”“补缴漏税”为名，趁机捞笔外快，而英国资本家是很瞭解其用意的，先送给陈公博一百万元”

预缴区税”，随后把“联合补充合同”于一九三四年四月十六日下午四时送到实业部，陈公博当即批准。三十年代以来，美国在开滦的矿权，清廷和北洋政府一直未敢承认，却被国民党反动政府彻底出卖，这些标榜“孙文门徒”的家伙，干得却是“国父计划”彻底背叛的勾当。

帝国主义的侵略，在中国发展了它自己的对立面，不但发展和它对立的民族资本，同时也发展了直接反对它的中国工人阶级。以秦皇岛港为例：一九〇一年工人人数不足六百人，但到了一九一二年就增至三千余人，也就是说在这十二年中秦港工人人数增加了五倍到六倍^⑦。

农民是港口装卸工人的主要来源。在三座大山压迫下，大批来自河北、山东、河南等地的破产农民在“闯关东”的途中，集聚于关内，这些破产农民几乎占码头工人的一半以上，仅一九〇四至一九〇五年应招的华工就有十多万^⑧，大批破产农民的到来，正好给当时的帝国主义和封建把头形成了廉价的劳动力市场。

同秦港码头工人的劳动时间，一般每天都在十二小时或者十二小时以上，有时一说“转”了，就连续几天几夜不下班，那时装卸两个人要抬着二百多斤重的大筐，爬几丈高，只有二、三尺宽的大跳，连窝头、稀粥都吃不饱的饥饿工人干这种活能持续多久。劳动日延长和劳动强度的提高，在一定的时间

以后，更互相排斥^⑧。但是在旧秦港来说，这两者则同时并进，强制劳动造成的“人的完全损耗”乃发挥到了无比的限度。

旧秦港码头工人在恶劣的劳动条件下从事装卸，经常造成工人的劳动灾害，这里冬季寒冷，大部分工人没有顶用的棉衣，码头没有吃饭的地方，粥碗放在铁轨上，又高又陡的大跳没有保护网，稍不注意，就会掉下摔伤、摔死或淹死。工人住的棚伙，工棚简陋、缺乏阳光，空气污浊，是疾病灾害集中之所，一九一四年霍乱大流行，工人死了几十名，有的还没热气就扔进石灰池烧死，一九一六年，四号公房失火，三十多人活活被烧死，一百多人严重烧伤。^⑨

工人在工作中受伤或死亡，“各安天命”，一般没有抚恤或只有很少的抚恤。过去秦港虽然也有劳保条例，但把头们根本不执行，胳膊腿断了给几块钱，一脚踢出去不管，若是死了只给一口洋灰棺材，把头们说：“三条腿的蛤蟆不好找，两条腿的人有的是”，许多人为了吃饭，惨死在码头，真是“抬煤的饭，拿命换”。

中国工人在资本主义企业中，虽然是劳动力的出卖者，但实际上还不是一个完全的自由人，在许多方面看来还类似农奴的地位。秦港过去的那些封建把头把码头工人当奴隶，他们掌握招雇、解雇大权，剥夺了工人的人身自由，工人根本谈不上人格地位。工人监工对于工人可以任意鞭打笞杖，在开煤矿中

有的还设置刑具“迁砂丁，局勇有不法之事，或在外滋扰，由委员督查审讯，量予枷笞”以“军法从事”。^⑪列宁说过：“资本主义的社会劳动组织是靠饥饿纪律来维持的”，“农奴制社会的劳动组织是靠棍棒纪律来维持的”。^⑫对半封建半殖民地社会的中国煤矿及码头工而言，实在是二者兼而有之。

开滦工人承受最长的劳动时间，但所得工资却是非常低下的，秦港码头工人每日工资，除了少数里工外，平均都在一角五分至二角左右，这样的日工资不及外国工人一小时的工资。^⑬大家知道，资本主义国家的工人，受资本家剥削已经不能维持最低的生活水准，身受三重压迫的码头工人，都承受着更残忍的剥削，忍受更低劣的非人生活。而身为秦港付经理的华人毕祖培的工资比一般工人高三百多倍，经理英人齐尔顿比工人高一千九百多倍，而开滦总理英人耶森的薪俸相当于中国工人的二千八百七十一倍。^⑭

不仅如此，在秦港的童工，他们所得更是少得可怜，一天活并不少干，而只有几个铜子，有的完全没有工资，自一九〇八年以来，秦港先后招了五千多名童工^⑮，童工的使用，扩充了劳动后备军的数量，又回过头来起着降低一般工资水平的作用。

秦港工人的名目工资，虽然到1921年已上升到日工资四角钱，但生活必需品价格的上升却非常显著，例如秦皇岛在1902年以后的十年中，一些主要食物上升了80%，^⑯有的是翻了一番，

名目上升而实际下降了。

身受帝国主义、封建势力和资产阶级三重压迫的中国工人阶级，在它诞生以至成长的初期，就和它的压迫者，特别是帝国主义和封建势力，作坚决的斗争。

秦港工人阶级的斗争，大致分为两个时期，第一时期：秦港工人的早期反抗斗争，主要采用怠工、逃班和捣毁工具等反抗形式，规模较小，组织尚未完善，纲领亦不明确，但斗争矛头一开始就指向外国资本家和封建把头，初步显示了工人阶级的团结和不屈不挠的精神。

第二时期是中国共产党诞生以后，马克思主义与中国革命的结合，秦港工人运动在党的领导下，波澜壮阔地开展起来，从一九二二年举行的五矿大罢工为开端，到一九三八年先后举行了九次较大规模的反抗斗争^①，沉重地打击了帝国主义的垄断势力，动摇了封建恶霸的反动统治，在无产阶级坚强领导下，秦港工人阶级在斗争中觉悟不断提高，目标更加明确，策略灵活多样，因而取得一个又一个胜利，这时的秦港工人运动已成为中国新民主主义革命的一部分，并做为同盟军而加入无产阶级世界革命的行列。在秦皇岛港，这个由无产阶级领导的伟大革命，终于在一九四八年十一月取得了最后的胜利。

《序》索引

- ① 本辑第一章第三节
- ② 中国近代工业史资料，第二辑，页85
- ③ 中国近代工业史资料，第二辑，页86
- ④ 本辑第一章第三节
- ⑤ ④ 本辑第一章第四节
- ⑦ ⑥ 本辑第二章第一节
- ⑧ 参阅“资本论”，卷一，页496
- ⑩ 本辑第二章第三节
- ⑪ 中国近代工业史资料，第二辑，页1221
- ⑫ 列宁文选，两卷集，第二卷，页590
- ⑬ ⑭ 本辑第三章第三节
- ⑮ 本辑史资料，54年编，中册，页159
- ⑯ 本辑第二章第三节
- ⑰ 本辑第二章第四节

汇 辑 说 明

一、本辑是继第一、二辑之后的港史资料汇编。到去年十月份为止，将收集到的资料中的大部分已汇编到一、二辑里，剩下的一部分及最近搞到的一些资料汇编成第三辑。

二、本辑编录1878——1938年之间六十年开滦及秦港历史资料，共分二章，第一章大体以开平煤矿滦州煤矿及两矿合并等事项为中心。第二章辑录有关本期开滦及秦港工人阶级状况的资料。

三、取用之史料，不拘正文或原注，均酌量选录或删节，以摘录有关部分足以说明问题为原则。并尽量不将原来史料割裂得过分零碎，以致损害史料原意。

四、本辑在汇编均以所知为限，其中的遗漏错误以至编辑体例不当之处，有待于读者的批评和指正。

编者 1983.2.10

秦皇島港海港史資料汇编第三輯

1878 — 1938

目 录

序

汇编说明

第一章：开滦煤矿与秦皇島港

第一节：开平煤矿的开发与秦皇島港的早期利用

第二节：开平煤矿的被骗占与秦皇島港的断送

第三节：滦州煤矿的被兼并与秦皇島港的中兴

第四节：开滦煤矿被国民党彻底出卖

附：关于孙中山的“实业计划”中北方大港的论述

第二章：开滦和秦港工人阶级的状况

第一节：工人阶级的成长和集中

第二节：工人阶级的劳动条件

第三节：工人阶级的生活状况

第四节：工人阶级的反抗斗争

第一章 开滦煤矿与秦皇岛港

第一节：开平煤矿的开发与秦皇岛港的早期利用

几天以前我刚从开平一带探查煤矿回来。我们那天早晨从天津动身。当天晚上到达北塘河上的芦台，旅程计一百二十里。从天津到芦台，经过的地方是一片平原，十分荒凉；有些地方连一株房舍一棵树都看不见，又有些地方只有几块种着麦子和黍子；但大部分的以上是野草和芦苇。芦台是个很繁盛的城镇；有几艘从牛庄来的大沙船在城外卸货。那里北塘河深约二十余尺；听说潮水伸展到芦台以上二三百里——潮水涨落约十尺，潮满时水深约达三十尺。

第二天早晨从芦台动身，当天晚上到达开平，旅程计一百二十里。翌日正逢集日，当地每五天一集；很多乡下的人使得这个地方看来非常热闹，满城都成了集场。开平是个小地方，除了集日以外，没有什么重要性。从前它有城墙，有些地方还留有废城遗迹，但颓圮很久了。从芦台往开平的路上，最初五六十里地方很象从天津到芦台路上的情况；过了这一带，地渐有高低，看得到农田和树木了，愈近开平愈密，景色也美多了。

范特生：“开平煤矿纪略”1869年5月18日记

①

十九世纪六十年代后，中国社会经济的新情况对采煤业产生了新的要求，清政府经营的近代军事工业日益增多；外国资本主义为了对中国推销商品和掠夺原料而兴办的航运业、以及早期在中国经营的各种工厂都需要燃料，清政府的炮船和招商局的轮船也都需要煤，对此旧式煤窑远不能满足这种需要，以致每年有大量洋煤入口，而且历年都有增加，这种情况促使外国资本企图在中国攫取采矿权、清政府及其官僚集团为了应各种官办企业的需要，也积极想筹设新式煤矿。

1876年洋务派官僚李鸿章命招商局总办唐廷枢（怡和洋行买办）勘察了直隶开平煤矿，不久决定集资八十万两着手开采，筹设之初，李鸿章原拟官办，后因清政府财政困难，改为官督商办，1878年设局凿井，1881年开始出煤。

《旧中国开办煤矿的历史变迁》 郭士浩 著

②

直隶总督显然有意打算用外国机器开采天津东北北塘河与滦河之间的开平缺的煤矿。一八七六年十月总督派遣了一个英国矿师，携带翻译员一名，去勘察当地曾〔以土法〕开探的矿区的可能的产量。

煤质系中等的烟煤，宜於轮船使用。天津机器局和轮船招商局日益加多的船只需煤很多，开平既然煤藏丰富，他们定会急于要设法进行开采。

〈英领事商务报告，1876年（页108—109）天津〉

③ 距天津陆路三里〔日本里程〕的开平，煤铁矿脉外露，矿藏丰富。煤质虽非十分优良，大抵和日本的今福炭矿所产相似。当地居民以土法开采，每日可採掘七十吨；若以机器开采，每日约可开采三百吨。掘出的煤价，山价每吨约银一两，运至天津后，估计约银五两，若再运至上海，价格自需更增，但至上海的运费不高，向来自上海至天津货运很多，自天津返上海时则率多空船而归，因此，如招商局等轮船便一向对此种情况深感困难，这就是打算开采开平煤矿的主要目的，该矿煤铁开采事务统归〔开平〕矿务局经理，附属招商局。此矿开办募集资本时，应募者多係在职官吏。

〈明治十一年原抄本“清国出張”报告书〉

〔关内外铁路系统的形成〕

清光绪三年，招商局总办唐廷枢兼办开平煤矿，七年，始筑唐胥铁路，计程不足二十里，专为开平运煤之用，铁路附属于煤矿，无另设管理机关，十七年（1891），是时方建海軍根据地于山海关，亟谋特铁路延长至彼，以资联络及设北洋官铁路局于山海关。

〈交通史路政编，第7册，页144—145〉

最初煤矿经营者，打算从北河的河口到唐山之间挖掘约三十英里长的浅运河，依此来連絡煤矿与海岸，但由于施工非常

1877.5
困难，不能把其运到靠近唐山煤矿，因此在一八七七年五月，
轮船招商局总办唐景星为开平煤矿运煤的目的，向当时的直隶
总督李鸿章稟请创立唐胥铁路，即从唐山到胥各庄之间七英里
铺设铁路，招聘英人籍内和“给恩达”两人为技师，由于当时
守旧党等的反对而未果，而又在一八七八年再次奏请，改为轻
便铁路，不是用机车牵引，而是用骡马拉的条件，得到了许可，
着手施工，¹⁸⁷⁹一八七九年达到了开始开通运行的地步，这就是华
北的铁道的开端，实际上已成为京奉（北宁）铁路的核心。然
而一八八一年“给恩达”感到以骡马拉运行上颇不利，亲自造
出一种小型机车，使它牵引着，被政府知晓，当即被严禁，经
过李家的多方斡旋而奏效，这才看到气铁道的开通了。

1879
东部线在一八八九年到开平业已开通，¹⁸⁹⁰一八九〇年开通
到古冶，^{1891.3}一八九一年三月延长到山海关了，于是，则策划从秦
皇岛出口开平煤了。

如是打开了交通之便以来，开平煤矿越发提高了它的声价。
交易逐年递增。另一方面，大沽沙洲附近的航行，带来了运输
上的迟滞，并且也不可靠，因此被迫不得不另寻找一个安全的
港口，于是就选择了秦皇岛，作为煤的出口港，从汤河到秦皇
岛约四英里的铁路，是由开平煤矿自己铺设的，这就是秦皇岛
港设施的开端。

“北平”号是一艘为唐景星建造的柔钢制螺旋机轮船，打算用来从开平煤矿运煤到渤海湾口岸的。该轮可载煤600吨，吃水10呎6吋，速度约八海里。船按纵帆式装置，长156呎，宽22呎6吋，舱深12呎6吋，船深12呎10吋，船上有格拉斯哥印格利斯厂（译音）承造的倒置式直接动作表面凝却复合发动机一付、汽缸一具18吋，一具36吋、桨24吋。船上有耶松船厂造的软钢制锅炉一座，直径12呎6吋，长10呎6吋，可容蒸气100镑。“北平”号有防水仓五间、甲板一层，带有前甲板，架桥甲板，与舵楼。

〈捷报 卷43 页218〉

开平煤出口共五万一千九百五十九吨，较光绪十四年差多一万四千吨之数。该矿自归洋人据理办理以来，挖出之煤诚以此次为最多。于西历十月十二日有一火轮名“北平”，有三万二十六吨，驶出此口，开平矿主特制此轮以为运煤之用，然自到口，陆续已运去旅顺口，威海卫烟台水师驻扎等处官用煤有三千三百六十二吨矣。

〈关册，1889年（中文版）页43 天津〉

鲍尔文从滦河口至北代河（探测）。因雪大而回天津，次年夏天又出探测，乘“北平”至北代河西端，鲍尔文登陆后该船即运煤开往牛庄。

〈摘自“滦外档”，历史沿革〉

开平煤本年出口着七万余吨，内有一千余吨往香港，比去年多二万三千余吨，另有二万四千余吨係官办免税之货，赴烟台旅顺各口者。

< 关册· 1891 天津 >

开平煤大量运抵本埠，“北平”号载来甚多。

< 捷报· 卷48 页812 >

[捷报· 1894年4月6日] 赢利甚丰的开平煤矿，当此太后万岁寿典之时，当然不能不将一笔“报效”出来。直隶矿务局因此特遣台上奏，以董事会和股东名义“报效”银三万两，朝廷和李中堂都褒奖他们“忠义可嘉”。

< 捷报· 卷52 页505 >

开平煤矿自1878年着手经营，费时约四年之久，至1882年出煤。此期间共费银达222万两，其中除矿局资本120万两外，自直隶总督衙门借款24万两，自民间借款45万两，加上出煤以来三年（1882—1884）售煤所得价值32万余两，用以补足开支，至1885年，营业费大大减少，产煤逐渐增多，收入因亦随之增加，是年获利纯利七万余两，于是将所借官款偿还了一半。翌年煤产另与上年同，纯利则达15万余两，又偿还官借款不少，自此以后，获利亦增。

< 日本东亚同文会 支那经济全书 第10辑 页630—631 >

① 以“官督商办”为名义而实际上由封建官僚买办集团所控制的轮船招商局，也迫切需要煤，一八七六年¹⁸⁷⁶李鸿章命招商局总办唐廷枢勘察了直隶开平煤矿，不久便决定集资八十万两着手开采。一八七八年开局凿井；至一八八一年开始出煤，为便利运输，矿务局挖掘了七十里长的一条小运河，并修筑了一小段铁路。开平煤矿的设备在当时是比较完善的，煤质也好，日产量从一八八二年的六、七百吨逐渐增加至一八九四年的一千五百吨，矿厂由英国人任技师，雇佣的工人，若连同一八八九¹⁸⁸⁹年增开的林西矿厂合计，约共三千五百至四千五百人，开平煤矿的资本是陆续筹集的；来源很杂，它公开集股约百余万两，再加上大量借拨的“官款”，共达二百三十万两；而所谓公开集股、实际上和招商局一样，只是李鸿章、唐廷枢等一小撮封建买办官僚而已。它所产的煤首先供轮船招商局和天津机器局使用；但由于产量较多，可以大量销售于市场，并且能在天津抵制了洋煤入口，所以利润比较优厚，使这一小撮人达到了开办此矿的目的。中日甲午战争前官办和商办的新式煤矿一共有十余处，绝大部分都失败了，真正可以说得上是成功的，只有开平一矿。

《中国近代工业史资料》 第一辑 页30-31