

工人出版社

中国海员的光荣 传统和崇高职责

中国海员工会全国委员会编



K261.3

4

2

中国海员的光荣传统

和崇高职责

中国海员工会全国委员会编

工人出版社



B155323

中国海员的光荣传统和崇高职责

中国海员工会全国委员会编

工人出版社出版（北京安外六铺炕）

工人出版社北京市发行部内部发行

昌平县马池口印刷厂印刷

开本787×1092毫米 1/32 印张：5.5125 字数：140,000

1984年12月第1版 1984年12月北京第1次印刷

印数：1—57,300册

统一书号：3007.454 定价：0.60元

书名题字：朱学范

内 容 提 要

本书共分为八章。其内容以马列主义、毛泽东思想为指导，运用历史唯物主义和辩证唯物主义的观点，结合水运系统的实际情况，着重阐明了中国从古至今航运发展的兴衰简史；中国海员工人的产生过程和历史条件；中国海员工人的战斗历程和历史功绩。并较系统地总结了中国海员工人形成的光荣传统和修养目标。为了进一步说明海员工人的历史作用及其使命，本书还讲述了中国航运事业的地位、作用及发展前景等内容。

前 言

中共中央批转的《国营企业职工思想政治工作纲要（试行）》中指出：“我国工人阶级，是先进生产力和生产关系的代表，是国家的领导阶级，是现代化建设的主力军。”

“工人阶级的政治觉悟高不高，组织性纪律性强不强，是否精通本职业务，掌握现代科学技术，决定着现代化建设的成败。工人阶级的每个成员都必须十分明确：工人阶级对国家的前途和命运肩负着重大的历史责任。”

为了从根本上提高工人阶级的阶级觉悟，《纲要》规定，要用轮训形式对工人普遍地进行系统教育，首先学好三门课程，即《中国近代史》、《科学社会主义常识》和《中国工人阶级》。第三门课程，主要是进行中国工人阶级的历史地位、历史责任和优良传统的教育，做一个有觉悟的工人阶级成员的教育。中宣部和全国总工会在研究编写这本教材时，鉴于中国海员有自己的特色，要求交通部和中国海员工会全委单独编写一本。为了不中与中宣部、全总编写的教材重复，本书只就中国海员的光荣传统和思想修养等方面作一些补充。这就是编写这本读物的由来。

中国海员是中国工人阶级的一个重要组成部分。在近代史上，随着帝国主义势力侵略中国，把中国变为半殖民地，产生了中国工人阶级的第一代。海员和码头工人便是这一代的重要代表之一。从他们成为海员和码头工人的那一天起，便深受帝国主义、资本主义、封建主义的奴役和剥削。民族

压迫、种族歧视、资本剥削、封建压榨集于一身，其残酷是世界各民族中少见的。因此，他们有着强烈的斗争精神，加之有条件接触外界的革命思潮，能够最先觉悟起来。中国海员曾是孙中山先生领导的民主革命的积极支持者。在中国共产党成立后，在党的指导下，1922年举行了香港海员大罢工，成为中国工人运动第一个高潮的起点。他们较早打破行帮、同乡观念，成立了海员工会组织。在国内革命战争和抗日战争的艰苦岁月中，在国际反法西斯斗争中，解放战争中，中国海员都作出了贡献。体现了中国工人阶级最富于革命的彻底性、最有远见、大公无私的崇高品质，无愧于毛泽东同志誉为“特别能战斗”的队伍。

建国以后，中国海员和中国人民一道翻身做了国家的主人。那种受剥削、受压迫、任人凌辱的日子一去不复返了，无数先烈（包括海员中的先烈）梦寐以求的理想已成为现实。中国海员把自己的一切同祖国的前途和命运紧密相连。在党的领导下，为打破帝国主义的封锁禁运，为恢复和发展我国独立自主的航运事业，艰苦创业，涌现了成千上万的英雄模范人物，继承并发展了中国海员的光荣传统。党的十一届三中全会以来，党中央下大力克服十年内乱留下来的重重困难，实现了伟大的历史转变，交通运输业成为我国国民经济发展的战略重点之一，这对我们海员工人提出了更高的要求，需要我们有更高的思想政治素质和科学素质，才能适应振兴中华、振兴中国水运事业的崇高职责。

当前，我国海员职工队伍也处在一个新老交替的时期，三十五岁以下的青年工人约占职工总数的百分之六十以上。青年工人有较高的文化程度，思想活跃、较少保守思想，接

受新事物快。他们大部分处在生产第一线，是生产和建设的骨干和主力。但是，他们对新旧社会对比不甚了解，不懂得今天我们革命与建设的成就来之不易，而美好的未来尚需我们付出更多的汗水，需要更高的觉悟程度和组织程度。这本书提供给大家，主要目的是补上这一课。

《中国海员的光荣传统和崇高职责》在编写者的努力下，提供了比较充实的、有特色的材料。我们向大家推荐这本书，相信读者读完之后，会有一定收益。

钱永昌

目 录

前 言	(1)
第一章 中国古代是一个航运发达的国家	(1)
第一节 古代的造船技术	(1)
第二节 运河的开发	(5)
第三节 内河航运的开发和利用	(7)
第四节 古代东方航海大国	(10)
第五节 历史的教训	(15)
第二章 中国海员是中国工人阶级队伍的重要组成部分	(19)
第一节 中国海员产生的历史背景	(20)
第二节 中国海员的产生	(30)
第三章 早期和在第一、二次国内革命战争时期中国海员的革命斗争	(36)
第一节 中国海员早期的斗争	(37)
第二节 震惊中外的香港海员大罢工	(42)
第三节 省港大罢工中海员的骨干作用	(51)
第四节 上海工人武装起义中海员的重要作用	(58)
第五节 处在革命低潮时期海员的斗争	(63)
第四章 抗日战争和解放战争时期中国海员的革命斗争	(69)
第一节 广泛开展拒运日货的斗争	(69)

第二节	在前线打击日寇的海员子弟兵·····	(74)
第三节	坚持在抗日运输线上·····	(77)
第四节	中国海员为国际反法西斯而战, 为反 剥削而斗争·····	(79)
第五节	反内战反劫运, 护产护权·····	(82)
第六节	支援前线·····	(85)
第七节	驾船起义冲破黑暗, 北归投向祖国怀 抱·····	(90)
第五章	建国三十多年中国海员的光辉战斗历程·····	(100)
第一节	冲破封锁 恢复航运·····	(100)
第二节	完成第一个五年计划, 海员工人精英 辈出·····	(106)
第三节	支援抗美援朝·····	(111)
第四节	坚持建设海上铁路走向世界·····	(113)
第五节	伟大时代百舸争流·····	(118)
第六章	中国海员的光荣传统·····	(125)
第一节	坚信党的领导, 坚定地跟着党走·····	(126)
第二节	爱国主义和国际主义的传统·····	(134)
第三节	艰苦奋斗的光荣传统·····	(138)
第四节	团结和遵守纪律的传统·····	(142)
第五节	全心全意为人民服务·····	(146)
第七章	航运事业的地位、作用和发展前景·····	(151)
第一节	航运事业的重要地位和作用·····	(151)
第二节	发展航运事业的有利条件·····	(157)
第三节	我国航运事业发展的前景·····	(165)
第八章	加强中国海员队伍的建设·····	(171)

第一节	树立共产主义远大理想.....	(173)
第二节	热爱祖国 献身祖国.....	(181)
第三节	培养高尚的职业道德.....	(189)
第四节	努力学习科学文化知识 掌握建设 “两个文明”的真本领.....	(195)
第五节	做遵纪守法的模范.....	(200)
后 记		(207)

第一章 中国古代是一个航运发达的国家

中国是世界文明发达最早的国家之一，有将近四千年的历史。有文字可考证的历史。毛泽东同志指出，在中国，有很多的江河湖泽，给我们以舟楫和灌溉之利；有很长的海岸线，给我们以交通海外各民族的方便。我们中华民族又是勤劳、勇敢和富有创造力的，利用这个良好的自然条件，曾使我国成为古代一个航运十分发达的国家。

每一个年青的中国海员都应当了解中华民族的历史，也应当了解中国古代航运发展的历史。现在，我们从造船技术的发展，内河和运河的开发利用，以及沿海远洋航海的发展等方面来讲述吧。

第一节 古代的造船技术

交通的开拓和发展，对于人类文明的进步有着重要的影响。中华民族是沿大江大河劳动、生息和发展起来的。

我们的祖先，在日常生产和生活中，从观察到树叶、木头浮于水面的现象，知道了乘上树干可以过河涉川。《物原》记载：“伏羲始乘桴”，桴，即浮木。《淮南子·说山》中

记载：“古人见窺木桴而知舟”。《易经·系辞》中说：“舟，船也。”“剡木为舟，剡木为楫，以济不通”。这里讲的是独木舟。1958年，在江苏省武进县淹城乡发掘出土的几条独木舟，其中一条长约11米，宽0.9米，加工已相当精细，船壳很薄，经鉴定系距今二千四百多年前春秋战国时期的遗物。在造船史上，木板船比独木舟又进了一步。我们现在虽未发现商代之前的木板船遗物，但商代甲骨文中已有“舟”字的形象夕、夕、𠂔。从结构看来，它已不是独木舟而是木板船了。可见中国人在使用独木舟的同时，也较早地使用木板船了。

殷商王朝末期已有造船手工业。春秋战国时期木工技术已很发达。那时木工除了使用斧、凿、锥、锯等铁器工具外，还使用画方形的矩（曲尺）、画圆的圆规，弹直线用的绳，测量垂直线用的悬（悬锤），测量水平线用的水（水平）。秦汉时期，造船手工业已有相当规模。1974年底，在广州市文化局建筑工地挖掘出一处秦汉时期的造船工场遗址，这反映了我国造船手工业已进入建台造船的阶段。滑道口两行滑板与枕木之间，木墩与滑板之间不做固定处理，这样滑道的宽距根据船体的大小，可宽可窄，两个船台可以造大小不同的船，也可以造同一规格的船，设计是相当科学的。至于船场布局及船台滑道下水结构的基本原理，和近代的船厂基本相似。

为了驾舟，舟上的设备也日益发展。1968年，我国考古工作者，在浙江吴兴钱三漾古代文化遗址发掘出土一只木桨，长96.5厘米，宽19厘米，柄长87厘米，距今已有四千七百多年的历史。《物原》记载：“夏禹作舵，加以蓬碇帆

橈”。这说明夏禹时代船、舵、帆、橹都有了。商代甲骨文中有口。𠂔，很象船帆。舟船有了帆，航速快加，航速加快是一大进步。当时，木帆船各部分设备已大体完备。

为了适应长途航行的需要，汉代帆船进一步完善并有了迅速的发展。《太平御览》卷七七一录万震《南州异物志》记载：“随舟大小或作四帆”，“其四帆不正前向，皆使邪移，相聚以取风吹。风后者激而相射，亦并得风利，若急则随宜增减之。邪张相取风气，而无高危之虑。故行不避迅风激浪，所以能疾”。

我国古代的船至迟在公元一世纪及东汉初就在尾部装上了舵。东汉刘熙著《释名》就有舵的解说：“其尾曰枹。枹，拖也。在后见拖曳也，且言弼正船使顺流不使他戾也。”广州东汉墓中的陶制船模尾部就装了舵。在这个船模上，首部悬挂的锚也是值得重视的船上装备。这种锚已脱离了锚的原始阶段，即不仅有了锚爪而且有锚横杆。锚爪能插入水底泥中。

最初的船是没有甲板的。后来为了适应运输和作战的要求，并保证航行安全，在船上铺设了甲板，这是造船的又一大进步。秦汉时，大船不仅已铺了甲板，而且在甲板上还加了一层或几层楼，这便是楼船。随着船体建造技术的发展，对船舶设备的要求也越来越高了，船舶各有桨、橹、帆、舵、锚等设备。同时战船和民船已经有所区别，各自有许多类型，以适应不同的用途。

秦汉以后的造船技术不断进步，可以制造各种类型的河船和海船，可以制造坚固精致的航行远洋的船舶

三国时魏人张揖所著《广雅》中叙述，汉及三国时的船

舶有艚艖和舩，都是航海大船。

两晋南北朝时，不仅能制造大的船舶，并且进行雕饰美化，使船美观适用。车船也始见于南北朝。车船是一种战船，船体两侧装有木叶轮，一轮叫做一车，人力踏动，车行如飞。帆船遇到顶风、逆水，行驶艰难，车船在一定程度上克服了这些困难。它是原始形态的轮船。有的船可载人六七百，装货物万斛重。

隋炀帝派人往江南采伐木材，造龙舟、楼船等数万艘。当时造船技术颇精，所造龙舟，高四十五尺，阔五十尺，长二百尺。龙舟分四重，上重有正殿、内殿和东西朝堂；中二重有一百二十个房间，全都饰以丹粉、装以金碧珠翠，雕镂奇丽，下重为内侍处所。这里可以看出封建皇帝及反动统治阶级过着奢侈腐化的生活，也说明古代劳动人民有精湛的造船技术。

唐朝沿用以前历代工匠的丰富经验，建造航海和江河用的船舶、船舰。刘晏作盐铁转运使时，在江苏扬州一带设立十个造船场，制漕运船只。这说明唐朝造船能力是很大的，而且造船技术有所发展。

明代造船业有雄厚的基础，当时有淮南清江船厂、南京龙江船厂、山东北清河船厂等，规模都很大。清江船厂有总部四所，分部八十二处，工匠三千多人，分工很细。造船有统一的规格和严格的用料标准。明初造船的年产量达三千多只，船体也很大。1957年在南京龙江遗址出土的明代大舵杆，长达11.4米。到了清朝，除沿用明代的造船技术外，还规定了保证造船质量的验木、板、底、梁、钉、缝、艖、头梢等九验法，对军用船舶规定用材质和尺码标准，以保证船

船坚固。

由于中国船舶设计科学，结构坚固，适航性好，所以亚、欧一些国家的造船业，多仿效中国船型。例如公元1605年（明神宗万历三十三年），西班牙驻菲律宾的总督就主持制造过大批的中国型船只。

第二节 运河的开发

开发航运事业，除了船之外，还得有航道。我国劳动人民除了利用天然的江河湖泊外，还开挖了四百余条大小的人工河道。这些人工河道又连通了天然河道，形成了航运网，扩大了水运条件的利用。

公元前506年，吴王阖闾攻打位于长江中游一带的楚国，为解决运输军粮、装备等问题，决定从同都（今苏州）往西开挖一条通往长江的水道。他把这个任务交给了伍子胥办理。伍接受命令后，征集了大批民伕挖河。在当时工具十分落后的情况下，民伕们经过艰苦奋斗，一条长100公里的新河道出现了，这就是胥溪，也叫胥河。这条河从苏州通太湖，经宜兴、高淳、穿石臼湖，在茱湖注入长江。这是我国人工开挖的第一条运河，也是世界上最早的运河。欧洲最早的运河——瑞典的果达运河，是公元1832年才挖成的，比我国的胥溪，足足晚了二千三百多年。胥溪流经的两个大湖好象蓄水池，起了很好的调节作用，不管是天旱还是天涝，胥溪的水位和水流始终保持稳定，给航运带来了很大的方便。阖闾死后，他儿子夫差做了吴王，又派伍子胥开凿了一条从太

湖向东经淀山湖，然后入海的胥浦，这是我国第二条运河。以后又派人开凿了从江苏江都到淮安全长185公里的邗沟。

打开中国地图，你会发现，一条从南到北的人工河道纵贯其间，这就是中国也是世界上最长的运河——京杭大运河，它已有二千四百多年的历史了。运河全长1794公里，它南端与钱塘江相接，北边与海河相通，它将钱塘江、长江、淮河、黄河、海河五大水系连接起来，成了一个统一的水运网。

开凿大运河是一项艰巨而伟大的工程，这是我国劳动人民改造大自然的一个奇迹。据历史记载，京杭大运河有过三次比较大的施工阶段：第一次即上述春秋时期，吴国在现在的扬州附近开凿的邗沟，沟通了长江与淮河水系。第二次是隋朝进行的开凿运河工程。以洛阳为中心，运河从南到北，分了四段。第一段从余杭（杭州）到京口（镇江），叫江南运河；第二段就是邗沟；第三段是淮河与黄河之间，叫通济渠，也叫汴河、鸿沟；第四段在黄河和海河之间，叫永济渠。第三次是元朝进行的工程，从淮阴一直往北，经江苏北部和山东省，直通北京通州，完成了运河的全线工程。自从有了大运河，全国的内河航运有了巨大的变化。大运河象一条粗大的动脉，沟通祖国东西南北的交通，在航运史上作出了巨大的贡献。

我国劳动人民除开挖京杭大运河外，还不断开凿了成百上千条大大小小的运河。运河有利于水上交通，有利于农田的灌溉。它是我国劳动人民一次次征服大自然的标志，是劳动人民智慧和创造力的结晶。公元前214年秦代开凿的灵渠，位于广西壮族自治区境内，是世界上最早的越岭运河。

这条全长不过三十多公里的河道，在当时的条件下，开凿工程十分艰巨，我国劳动人民不仅解决了开凿施工的困难，而且创建了船闸工程。在水位比降大的地方，他们分别用巨石做了一个又一个斗门，每个斗门都设有专用工具，如斗杠、斗脚、斗编等等。船进入一个斗门后，随即将船后的斗门用专用工具堵严，使之不漏水，再将前进方向的另一个斗门打开，使两个斗门间的水位相平，于是船可以前进到前一个斗门内。如此周而复始，船向高处过渡。这种斗门是世界上最早的船闸。在国外，最早的船闸直到公元1375年才在欧洲的荷兰出现，比我国的灵渠斗门晚了一千五百多年。我国古代劳动人民发明和利用船闸的技术，一直沿用到现代，二十世纪初建成的巴拿马运河的船闸，就是一个例证。

灵渠连接了湘江、漓水，沟通了珠江水系和长江水系的航运，在我国航运史上起过积极的作用，现在仍在通航。它对秦始皇统一中国，对促进岭南地区和中原地区文化和生产的发展也起了重大的作用。

第三节 内河航运的开发和利用

如前所述，我们祖国有优越的水资源条件，又由于造船技术的不断进步，促进了水上运输的发展。我国殷商时代，使用的生产工具已是金属工具了，社会生产力有了很大的提高。手工业也有了很大发展，与农业已分工，已经有了造船工场。由于生产力发展，产品的丰富，产品交换的范围和规模也随之扩大，出现了专门从事商品交换的商业。商品要交换，