

1919-1927年的 中国工人运动

刘立凯 王 真著

(修 訂 本)

工 人 出 版 社

1919—1927年的中国工人运动

刘立凯、王 真 著

工 人 出 版 社

1957年·北京

1919—1927年的中国工人运动

刘立凯、王 真 著

*

工人出版社出版（北京西总布胡同30号）

北京市书刊出版业营业登记证出字第009号

工人日报社印刷厂印刷 新华书店发行

*

开本：787×1092 1/32

字数：36,000字 印张：1 12/16 印数：1—6,000（累）76,098

1953年10月北京第1版

1957年8月北京第2版

1957年8月北京第3次印刷

*

统一书号：3007·173

定价：(5)0.14元

目 录

中国工人阶级的产生、发展和“五四”运动	
时期的罢工斗争	1
中国现代工业的发展和工人阶级的形成	1
中国工人数目及其集中的情况	5
中国工人阶级遭受压迫的情况和初期的罢工斗争	9
“五四”运动中的政治罢工	13
从中国共产党成立到1923年的工人运动	17
劳动组合书记部的成立和第一次全国劳动大会	17
从1922年到1923年的第一次罢工高潮	19
第一次国内革命战争时期的工人运动	29
工人阶级和其他民主力量革命联盟的形成，工人运动	
的发展和第二次全国劳动大会的召开	29
“五卅”运动、香港广州工人大罢工和	
第三次全国劳动大会	33
北伐战争时的工人运动和上海工人三次起义	41
国民党反动派对工人运动的摧残和	
第四次全国劳动大会的召开	49

中国工人阶级的产生、发展和“五四”运动 时期的罢工斗争

中国现代工业的发展和 中国工人阶级的形成

中国最早的现代产业工人，是产生于外国资本在中国经营的企业里。远在中英南京条约（1842年）规定五口“通商”后不久，外国资本主义侵略者就在中国建立了他们的近代企业。那时资本主义经济侵略是以商品输出为其主要形态，所以他们在中國首先经营的企业也是运输商品的航业。与此相伴随，他们在中国南方海岸的城市进行了开辟商港、建设商港市政、修建货棧等活动。例如，当时英国资本主义侵略者曾在广州招募华工到沿广州、香港、澳門航行的英国輪船上去工作；同一时期，英人柯拜在黃埔建立船塢，以修理船只。在这些企业中，出现了第一批现代的中国产业工人。咸丰年間（1851—1861年）广州出现了中国最早的搬运工人的組織——广州打包工人联合会。1858年，在反对英法侵略軍占領广州城的斗争中，有兩万多香港的市政工人和搬运工人及其他为英帝国主义服役的人民罢工回广州来。这次罢工，是中国工人反对帝国主义的最早一次規模較大的罢工。

从十九世紀六十年代起，中国几个封建官僚如曾國藩、

左宗棠、李鴻章等，創辦了一些軍火企業。這些企業，以其所有權和經營方式來說，就是當時所說的“官辦”企業。從八十年代起，除繼續進行官辦的軍火企業外，又有“官辦”和“官商合辦”的輕工業，如蠶絲、紡織、織呢、制麻、造紙、制造火柴等。總計從十九世紀六十年代起到十九世紀末這三十多年中，即所謂“洋務運動”期中，前後所辦的企業，共有四十幾個。中國較老的一批工人，就是在這些企業中發展起來的。這些企業中的技術工人一部分是從香港及廣州招來的，其中簡單勞動者一部分是由湘軍弁兵充任。這四十幾個企業，由於封建統治階級的腐化，大多是時辦時停，以至完全停頓。能夠延續下來的，只有十幾個，如江南造船所、福州船政局、漢陽兵工廠、開灤礦務局、招商局等等。

同一時期，帝國主義的在華企業，更有了進一步的擴展。以航業來說，英帝國主義的兩大輪船公司——太古、怡和（人們通常是以其最大的股東的原公司這樣稱呼它），就是在这个時期內成立的。太古輪船公司成立於1867年，怡和輪船公司成立於1877年。這時英帝國主義充分利用了天津條約中關於內河航行權的規定，幾乎獨霸了中國沿海及內河的航運，並用減低運費的手段來抵制中國的招商局，幾乎把招商局擠垮。同一時期，帝國主義各國（英、法、德、意等國）還在中國非法地創立了若干新式工廠：1862年，英人在上海設立祥生船廠，1865年，在上海設立耶松船廠，制造船舶所用的機器及修理輪船；1863年，俄人在漢口設立順豐磚茶廠；1866年，法人在上海設法商自來火行，制造煤氣；1872年，創辦上海“申報”的英人美查曾兼營新式印刷工業及火柴廠；1878年，美商在上海創辦旗昌絲廠；等等。

在這同一時期，不是官辦而是中國商人自辦的企業也

并始建立起来：如 1861 年，福州开办了三个机械制茶厂；1862 年，上海洪盛米号开始用机器碾米；1880 年，广东已有机器缫丝厂；1882 年，上海曾有私商设立机器造纸厂等等。这些零星的私人企业，规模都是不大的。

总结这一时期，無論外国资本家在中国境内所办的企业，或洋务运动中封建官僚們所办的企业，规模与数量都是不大的；私人资本企业，更是微不足道。所以中国工人阶级在这一时期，发展也是不大的。

自十九世紀末叶起，到第一次世界大战前夜止，这一时期，世界资本主义已进到帝国主义阶段，它对中国的经济侵略，从以商品输出为主转变到以资本输出为主；馬关条約的訂定，更給帝国主义在中国建立工厂以“合法”的保障。因此，在这一时期，帝国主义在中国的企业，除航業繼續扩展外，在铁路建筑業、矿山开采業、工厂企业三个主要企业部門都有了新的扩展。以铁路建筑業来说，1913 年，中国境内的铁路已有一〇、九四四公里，我国現有铁路的若干干綫，大部分已在此时完成。这些铁路，絕大多数是帝国主义投資建筑的。以工厂企业来说，在 1913 年，帝国主义在华工厂总数达一百六十六个。这年中国境内的紡織厂共有紗錠九八二、八一二枚（差不多为 1890 年紗錠数一一四、七一二枚的九倍），其中英日的紗錠合計即占三分之一；織机九、三八九架（差不多为 1890 年織机数一、六一二架的六倍），其中英日的織机合計約占一半。同年中国境内共有新式煤矿二十几个，共产煤七、五九七、五七一吨，其中年产煤在十万吨以上的大煤矿即有十一处；这些煤矿大部分为帝国主义投資所經營。这期间，中国民族工业也有若干发展，尤其是輕工业。如以工厂企业为例，据那时北京政府农商部的統計，完

全中国自营的有七个以上工人做工的工厂，在1913年有二一、七五四个，工厂工人总数为六五六、七二三人。总之，在这一时期，中国工人阶级在帝国主义在华企业中和在中国民族工业中同时获得了发展，尤其是在帝国主义在华企业中获得了更大的发展。

自第一次帝国主义世界大战开始以后，是所谓中国民族工业的黄金时代。以重工业来说，新式旧式煤矿合计煤产额1913年共为一三、三七九、〇〇七吨，到1919年则为二〇、〇五四、五三一吨，即增到百分之一百四十九；铁矿砂1913年产额为九五九、七一一吨，到1919年为一、八六一、二三〇吨，即增到百分之一百九十三；铁产额1913年为二五六、五一三吨，到1919年为四四六、五八八吨，即增到百分之一百七十四。以轻工业来说，纺纱业1913年纱锭数为六五一、六七六枚，到1919年为一、一七三、〇一二枚，即增到百分之一百八十；厂丝1913年出口额为七〇、一五〇担，到1919年为一一八、〇二八担，即增到百分之一百六十八。以运输业来说，轮船吨数1913年为一三三、二二三吨，到1919年为二八七、五九二吨，即增到百分之二百一十五。（上列煤铁数字包括帝国主义在中国的企业在内。）

与中国民族资本获得发展的同时，由于西欧英、法、德等帝国主义陷入大战漩涡，无暇东顾，日本帝国主义便乘机扩大它在中国的市場。从前德帝国主义在青岛所设的工厂，这时全为日本帝国主义所占有。据1921年日本帝国主义所发表之山东中外工厂详细调查，日厂有一百三十九家，而中国工厂仅九十三家。这一时期，日本帝国主义在中国境内的企业获得了突飞猛进的发展。如以纺织业为例，日商纱锭数在1913年为二三五、四四八枚，至1919年为四四

五、六四〇枚，即增到百分之一百九十；織机数在1913年为三、五四六架，至1919年为四、三四六架，即增到百分之一百二十二。以矿业为例，仅就撫順煤矿來說，1913年产煤二、一七九、二〇二吨，至1919年产煤二、九二八、七九二吨，即增到百分之一百三十四。其次，美帝国主义也扩大了在中国的市場，如它对中国的貿易額，1918年为1912年的百分之一百九十。至于西欧各帝国主义虽然受大战的影响，但有的国家在中国的企業也还有相当的發展。如英帝国主义在中国沿海及內河的航業，也还始終保持着它过去的第一位的地位；它在中国紡織業的紗錠数，从1913年到1919年，由九七、六八八枚增到一五三、三二〇枚，即增到百分之一百五十六；織机数由一、二一〇架增到一、九〇〇架，即增到百分之一百五十七。

总觀以上所述，可知第一次帝国主义大战时期是中国境内工業空前發展的时期，也是中国工人階級获得了新的發展和壯大的时期。中国資產階級，虽然也在这一时期获得了新的發展，但是中国工人階級与中国資產階級却不是如西欧資本主义各国那样平行發展的。因为中国工人階級同时又是在帝国主义在华企業中作为帝国主义的反对力量而長大起来的。这說明了中国工人階級的社会基础与社会力量較之中国資產階級更为广大。

中国工人数目及其集中的情况

中国工人的数目，在1919年即“五四”运动这一年前后，有些企業部門虽有統計，但很不完备，如工厂工人数、铁路邮电工人数。有些企業部門据我們手头所有材料来看，是没有統計的，如海員数、碼頭工人数、帝国主义在华企業的工

人数。因此我們不仅無法知道那时中国工人的确实数目，而且也很难估計一个極其近似的数目。現在只能將几項不完善不完全的統計及几項沒有統計的企業工人數目的估計分別列出。

甲、几項不完备的統計：

一、中国鐵路邮電工人約二十万人。据当时的北京政府“交通部圖表彙編”所載：1919年，中国鐵路工人为一二五、一九八人，而滇越、南滿、中东、九龙等四路未統計在內。又据較后的交通部鐵路會計总报告，此四路在1924年共有工人四〇、二五七人。1919年时，此四路工人數与此数不会有大的差別。这样，中国鐵路工人共計一六五、四五五人。“交通部圖表彙編”又載：1919年，中国邮電工人為二九、九三四人。这样，則1919年中国鐵路邮電工人总数为一九五、三八九人，即近二十万人。

二、工厂工人，約一百一十一万人。据当时的北京政府农商部統計，第一次世界大战的第二年即1915年，全中国各省的工厂和中央官厅直轄的工厂之工人总数（帝国主义在中国所办的工厂里的中国工人未統計在內）为六七一、五四四人，但这一年还缺云南省和綏远特別区的統計。据該統計，1915年的前一年即1914年，云南工人數为三、八三九人；綏远在1915年的后一年即1916年，工人數为二百七十九人。今將这两个数字加入上述1915年的工人总数內，則1915年中国工厂工人為六七五、六六二人，即近六十八万人。农商部的統計，到后来，因統治階級內部紛爭加剧，缺乏統計的省份逐漸加多。1919年的統計少十二个省和一个特別区，故不能以該年的統計来代表那时工人的实际数目。根据当时中国资本主义發展的情况（如上所述中国近代工業的發

展，从1913到1919年，中国工厂企业增加了将近一倍)来讲，1919年中国工厂工人数当已远不止1915年的六十八万人的数目。如以1912年到1919年历年统计完全地区的工厂(如京兆特别区及直隶、吉林、山东、河南、山西、江苏、安徽、陕西等八省境内的工厂)及中央官厅直辖工厂的工人增长指数去推算1919年缺乏统计的地方工厂(如奉天、黑龙江、江西、湖北、湖南、甘肃、新疆、四川、广东、广西、云南、贵州等十二省及绥远特别区境内的工厂)的工人数而补充上去，则1919年中国工厂工人总数约有一百一十一万人。

乙、几项没有统计的企业工人数的估计：

一、矿山工人：据北京政府实业部地质调查所的估计，1927年矿山工人为八七二、二五〇人。按1927年各种矿业生产，较之1919年，有的略为增高，如煤产额约增高到百分之一百一十；有的反而减低，如铁矿砂产额约减低百分之八到百分之九。所以这里所举1927年的矿山工人数字，当与“五四”时期矿山工人的数字相差不远。(农商部自1912年至1920年虽有矿工数字统计，因其太不可靠，故未采用。)

二、海员工人：据邓中夏同志“我们的力量”一文(见1924年11月出版“中国工人”第二期)说，中国海员工人为十五万。(按北京政府“交通部图表彙编”所载，1919年中国轮船吨数为二八七、五九二吨。帝国主义在华轮船吨数，据国民党政府交通部和铁道部所编“交通史航政编”所载，1919年到1925年之不完全统计为三十五万四千余吨。按现在中国轮船吨数与海员人数之比例估计，上列海员数目实属最低数。)

三、帝国主义在华企业的工人：帝国主义企业里的工人，因为没有找到中国官私两方面的记载，现在仅就与这方

面有关的数字略举一二，以供参考。1925年香港广州大罢工时，据邓中夏同志所著“中国职工运动简史”所载，当时回广州的工人共二十五万；1925年“五卅”惨案时，据六月十三日上海总工会报告，上海英日帝国主义企业中罢工人數共計十三万六千余人，即近十四万人。这就是說，这两处合計至少是三十九万人。以“五四”时期至1925年帝国主义在华企业并無大的發展情况來說，1919年香港和上海的帝国主义企业的工人数字，当不会小于这个数目。（在上述铁路工人和矿山工人总数中，有大部分工人是在帝国主义经营的铁路和矿山企业里作工的，这已經包括在上述铁路工人和矿山工人的統計数字以内。至于帝国主义在天津、青島、南京、武汉、东北各地所办的工厂中作工的自然还有大量的中国工人，因为沒有找到材料我們無法統計在內。）

四、搬运工人：在中国各大都市有大批搬运工人；据英文“中国年鉴”的推算，仅搬运工人中的碼頭工人就有三十万人。按現在铁路工人与海員二者跟搬运工人的比例来推算，上列数目是个最低数。

总括上面几項不完全的統計和估計，1919年即“五四”运动时期，中国工人总数約为三百万人。

上列工人数目中，有一部分不是产业工人（如香港广州大罢工及“五卅”时上海大罢工的工人中有一些是洋行店員及在外人家庭中作杂务的），也有小部分重复的地方（如香港广州大罢工及“五卅”时上海罢工的工人中有一部分是海員和碼頭搬运工人，这与十五万海員及三十万碼頭工人数目一部分是重复的，但这个数目很小，如上海“五卅”罢工海員及碼頭工人仅七千人），但是因为有一部分帝国主义工厂中的工人未統計在內，加上上列有些数目是最低估計，所

以上列三百万工人可以說是比較接近实际的数目。

当时中国工人集中的程度也是相当大的。以地区來說，天津、青島、上海、武汉等工業集中的大都市，都集中有十万至数十万以上的工人。以企業类别來說，铁路、矿山、航运、造船、紡織等企業中都是較多工人集中的部門；而其中很大一部分是在帝国主义企業中。至于本国資本的工厂，虽然小型的很多，但也有好些大規模的工厂，仅就1919年北京政府农商部十三个省份的統計，五百个工人以上的工厂就有一百四十四个，一千个工人以上的工厂就有二十九个，而紡織工厂和造船工厂有些是在数千工人以上，甚至有的超过一万人。

总觀以上所述，可知中国工人階級按照他們在全国总人口中所占的比例來說人数虽然不多，但它很集中，这就使它在中国革命中能够具有强大的战斗力。

中国工人階級遭受压迫的情况 和初期的罢工斗争

中国工人階級的生活是極端痛苦的，因为它遭受着三重压迫，即帝国主义的压迫、中国資產階級的压迫和中国封建势力的压迫。即使在中国的新式企業中，也还存在着濃厚的封建剝削。例如在一般工厂中施行包工制度，由大工头向資本家包定一定工作，再由大工头轉包給小工头，工人受層層盤剝、侮辱与压迫，遭受工头毆打、罰款等种种不堪忍受的待遇。又如在一概工厂通行的封建剝削性質的学徒制度，使学徒受到很大痛苦。其次有所謂包身工的工人，他們是由包工老板以包身契約的形式向青年工人的父母包定的。如以上海的包身工为例，包身的期限一般是三年；在这

期間，生死疾病父母不能過問。他們的身體屬於包工老板，他們根本沒有“做工”或“不做工”的自由，沒有同一般人接觸的自由。他們每天所吃的是兩粥一飯，里面只有較少的粳米、鍋巴、碎米和着好多农村餵猪用的渣汁。即使他們生了病，老板也要用拳头、棍棒或者冷水來強迫他們做工。這種生活簡直是奴隸生活！一般厂矿安全設備之坏，也是駭人聽聞的。如以安源矿井為例，該矿井常常有倒塌、穿水、起火的嚴重事故發生，“早晨有人下井去，不知晚上出不出”。工人常常被壓死、燒死或淹死。一個死者的代價是十六元錢的“安葬費”，而當時一匹馬的價格則是六十元。所以遇有事故發生，矿方救馬忙於救人。工人生活條件，極其惡劣，一個小房間住五六十人，害了病無醫藥治療，冬季三九天氣還身穿破爛單衣。他們的痛苦實在是說不完的。

中國工人的工資是很低的。“五四”運動前後，中國工人的一般工資，每日不過二角至三四角銀元，最低的每日竟只有掙幾分錢的（如工厂女工和童工）。即按一般工資來說，還折合不到當時英國同種類工人工資的七分之一。香港的中国海員與外國海員雖做相同的工作，工資却是一與五之比。日本帝國主義在“南滿”所經營的企業中，中國工人平均工資只抵日本工人的四分之一。這樣，中國大多數工人幾乎連最低限度的生活都不能維持。而帝國主義分子却樂不可支地說：“在中國用人工比用牲畜更有利。”

中國工人的工作時間又是最長的。根據北京政府農商部的統計，一般的是十二小時至十六小時。而最長有達二十小時的。並且星期日多半沒有休息。

中國工人的生活沒有起碼的保障。在一般資本主義國家里還有所謂“勞工立法”，中國在“五四”運動以前，根本就

沒有這一類的“勞工立法”。而且帝國主義在中國取得了租界、領事裁判權及其他根據種種不平等條約所規定的特權，即使中國有勞工保護法律，亦不能管轄帝國主義所開辦的工廠。

關於工人失業問題，在一般資本主義國家還有所謂“勞動介紹”“失業救濟”“失業保險”等制度，這對於工人多少還有点用處。而在中國，工人感受失業的威脅，比任何資本主義國家都來得嚴重，却得不到任何的救濟。在資本主義國家還有所謂“失業統計”，雖然總是隱瞞真實情況，但總還有个數目，而中國的廣大勞動人民，得不到做工機會的是太多了，中國究竟有多少失業者，是無法統計的，而且從來也沒有人能作出這種統計。

在一般資本主義國家，還不能不承認工人罷工是合法的，而中國反動政府歷來認為工人罷工是犯罪行為。如北洋軍閥袁世凱於1912年4月所訂“暫行新刑律”第二百二十四條（妨害秩序罪）就規定：“從事同一業務之工人，同盟罷工者，首謀處四等以下有期徒刑、拘役或三百元以下罰金，余人處拘役或三十元以下罰金；聚眾為強暴脅迫或為首者，依第一百六十四條至一百六十七條（騷擾罪——筆者注）之例處斷。”1914年3月，袁世凱頒布之“治安警察條例”，亦將“同盟罷業”認為“騷擾安寧秩序”和“妨害善良風俗”，列入犯罪項目。中國封建軍閥一貫地用屠殺的辦法來對付工人鬥爭，甚至是对付很溫和的罷工。例如1913年，漢陽兵工廠工人因反對廠方以跌價的紙幣發給工資，只罷了數小時的工，罷工的領袖就被黎元洪處以死刑。同年，統治階級自稱所謂“首善之區”的北京的郵政工人，因反對局方改每日送信四次為八次而罷工，罷工領袖竟被郵局“總稽察老爺”逼

得自杀。1915年，安源煤矿工人因反对工头的極端剝削而罢工，竟被軍隊当土匪处理，杀死一个工人領袖。以后1923年的京汉铁路工人罢工，直系軍閥屠杀了大批工人，就是封建軍閥对工人阶级一貫所采取的手段的进一步發展。

中国工人阶级因为遭受种种極端殘酷的剝削与压迫，所以在它形成的过程中就不斷地發生着罢工斗争。中国工人初期的罢工斗争，既無政党领导，又無統一的工会組織的领导，乃是以历史上流傳下来的反抗封建統治者的民間秘密結社(如老君会、哥老会等)或是以同乡关系的幫口(如上海工人中的安徽幫、宁波幫、湖北幫等)为活动的中心，或完全是自發性質的。斗争的要求，也只限于改善自身的若干生活狀況。如1913年1月，北京邮政工人反对送信次数增多的罢工；同年汉陽兵工厂为反对以跌价的紙幣發給工資的罢工；1914年10月，上海招商局、太古、怡和三个輪船公司中的宁波籍海員为响应一部分工人要求增加工資的总同盟罢工；同年12月，上海黃包車工人因反对出租車輛之車厂增收車租的同盟罢工；1916年3月，北京政府財政部印刷局工人为要求增加工資的罢工；同年5月，上海翻砂工人为要求增加工資的罢工；同年上海浦东陵家嘴英商香烟公司工人为反对减少工資的罢工等等，都是要求改善生活的。自1918年4月起，到1919年6月“五四”爱国运动罢工以前止，这个期間主要的罢工，有上海三新紗厂工人为要求撤換惡劣工头及增加工資的前后兩次罢工，上海第二紗厂工人为反对苛待女工及要求增加工資的前后兩次罢工，上海浦东日华紗厂工人为要求增加工資及撤換惡劣工头的前后四次罢工。以上这許多罢工，并無一次是政治罢工。这說明了“五四”运动前，中国工人阶级是处在自在阶级的状态中。

“五四”运动中的政治罢工

中国工人由自在的阶级到自为的阶级，其关键是“五四”运动和中国共产党的产生。

在“五四”运动以前，中国工人阶级虽曾参加过政治活动，但还是在小资产阶级和资产阶级的影响之下。远在孙中山初期在海外所组织的兴中会（1895年成立）共一百零五个会员中，就有华工三名。其后在同盟会时期（1905年后），横滨、新加坡、吉隆坡、檳榔嶼、霹靂、柔佛等埠的华工，都曾筹款和打击以康有为为首的保皇党等活动来援助孙中山的革命事业。1906年同盟会在萍乡、瀏陽、醴陵的起义中，曾有安源六千煤矿工人参加。辛亥革命时的反对所谓“铁路国有”运动，有川汉路筑路工人举行暴动相配合。上海工人也曾参加上海的光复运动。辛亥革命主力之一是会党，会党的主要成分是都市中的“苦力”和搬运工人，所以在辛亥革命过程中，中国工人阶级和城市半工人阶级乃是革命动力的一部分。辛亥革命后，孙中山奔走革命、流亡海外时，粵籍海员曾为孙中山秘密购买和运送军械。1916年，天津法租界工人罢工，反抗法帝国主义强占老西开地方，迫使法帝国主义不得不承认中法双方共管该地。但是这些活动都是给资产阶级做零星的帮工，工人阶级还没有自觉地有计划地提出自己的独立的政治要求和斗争纲领。

虽然在辛亥革命前后，广州、上海、武汉等地曾有过工会一类的组织，但由于阶级界限模糊，在工人群众中没有发生过什么有力的作用。在同一时期，也曾有过一些抱着无政府主义思想的小资产阶级知识分子企图从事工人运动，在工人中散布无政府主义的思想，但他们并没有获得工人