

轮渡今昔

上海人民出版社

1252.1/3

轮 渡 今 昔

上海市内河航运公司

《轮渡今昔》工人编写组

上海人民出版社

轮渡今昔

上海市内河航运公司

《轮渡今昔》工人编写组

上海人民出版社出版

(上海绍兴路5号)

新华书店上海发行所发行 上海市印刷四厂印刷

开本 787×1092 1/32 印张 3.25 字数 60,000

1977年6月第1版 1977年6月第1次印刷

统一书号: 11171·245 定价: 0.22 元

毛主席语录

千万不要忘记阶级斗争。

中国无产阶级身受三种压迫（帝国主义的压迫、资产阶级的压迫、封建势力的压迫），而这些压迫的严重性和残酷性，是世界各民族中少见的；因此，他们在革命斗争中，比任何别的阶级来得坚决和彻底。

中国人民将会看见，中国的命运一经操在人民自己的手里，中国就将如太阳升起在东方那样，以自己的辉煌的光焰普照大地，迅速地荡涤反动政府留下来的污泥浊水，治好战争的创伤，建设起一个崭新的强盛的名副其实的人民共和国。

青年，即使是青年工人，因为没有受过旧社会的苦，更应该加强阶级教育，提高他们的思想觉悟。

写在前面

这本小册子，写的是上海轮渡工人的历史。

自从上海轮渡的第一条航线出现，至今已有六十多年了，如果再算上它的前身手摇摆渡，则有了几百年历史。在解放前漫长的岁月里，轮渡工人深受帝国主义、封建主义、官僚资本主义三座大山的沉重压迫。霸占着轮渡的官僚资产阶级，把轮渡工人当作“水上奴隶”，终身禁锢在渡轮上，从无休假，日夜不准离船，工时也极长。轮渡工人还要遭到把头流氓的敲诈、盘剥，过着牛马不如的生活；政治上更是受尽压迫，经常无故遭受处分，甚至拘押。正如俗话说得的“世上三样苦，撑船、打铁、磨豆腐”。黄浦江的水啊千年流、万年淌，流不尽也淌不完“水上奴隶”的苦和仇！

哪里有压迫，哪里就有反抗。上海轮渡工人在中国共产党领导下，展开过不屈不挠的斗争。

解放后，党的阳光照遍上海轮渡。在毛主席无产阶级革命路线指引下，轮渡经历了两个阶级、两条路线、两条道路的

激烈斗争，旧貌变新颜；特别是经过无产阶级文化大革命的战斗洗礼，更是突飞猛进地迅速发展，担负着为工农业生产和为工农兵服务的光荣任务，被称为“江河上的活动桥梁”。架设“活动桥梁”的广大轮渡工人，政治上翻了身，成了轮渡的主人；生活上象芝麻开花节节高，一天更比一天好。这天地翻覆的巨变，有力地证明了“只有社会主义能够救中国”这一伟大真理的无比正确！这对王洪文、张春桥、江青、姚文元“四人帮”反党集团篡党夺权，妄图拉历史车轮倒转、复辟资本主义，也是一个有力的批判。

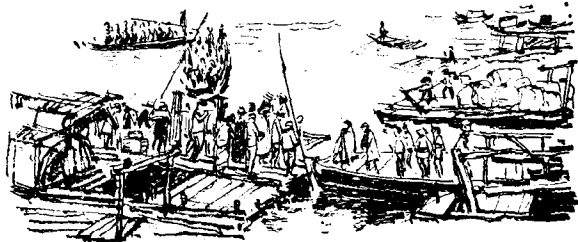
我们编写组在中共上海市交通运输局委员会和中共上海市内河航运公司委员会领导下，编写了反映上海轮渡历史的小册子。上海轮渡的历史，是阶级斗争、路线斗争的历史。无产阶级文化大革命的胜利，给了我们轮渡工人编写自己历史的权力，我们为此感到无比幸福和自豪。由于我们水平有限，书中会存在错误和缺点，诚恳地希望读者批评指正。

上海市内河航运公司《轮渡今昔》工人编写组

D1244/12

目 录

写在前面·····	1
一 从“渡”说起·····	1
二 “兴业”的背后·····	10
三 诉不完的民族恨·····	21
四 “水上奴隶”迎解放·····	29
五 新的航程·····	39
六 走上新的岗位·····	46
七 跃进花开遍江河·····	53
八 迎着困难去战斗·····	70
九 乘风破浪不迷航·····	76
十 红色渡轮破浪前进·····	87



一、从“渡”说起

早期的摆渡

上海的渡船行业，是从手摇摆渡开始的。它的形成与发展，沾满了劳动人民的血泪。

早在公元四至五世纪的晋代，上海只是个海滨渔村。十三世纪的宋末，上海正式设镇后，贸易逐渐发展，人口也逐年增多。到了明代初年，上海的经济地位一天比一天重要，已逐渐发展成为江南的一个贸易中心了。

随着上海的发展，黄浦江两岸人员往来、物资交流日益繁忙，产生了舟船摆渡的需要。早期的摆渡，原是劳动人民为了耕作和出售手工业品、农副产品的方便，用自己的小木船进行的。这种小木船，或撑篙摇橹，或借助风力，在水上飘航。那时过江的人还不多，渡口很少，码头简陋，摆渡不定时间，搭船也不收费。

据旧县志记载，到明代弘治十七年（一五〇四年），因为过江人数增多，已形成九个固定的渡口，即后来所称的“古渡”。封建统治者为了催捐征粮，衙门的官吏、兵丁、差役经常要渡浦过江。他们感到搭乘农民自设的渡船，一叶扁舟在水势汹涌的江面颠簸，“常多不测”。于是，明代嘉靖二年（一五二三年），上海知县就用从劳动人民头上搜刮来的钱财，建造了十三只船身长大坚厚的木船，每只船上由官府强征两名农民充当“渡夫”，并设立了高昌、南仓（今南码头）、北仓（今董家渡）、洋泾、宋家港、车沟等六个“官渡”，以满足封建统治的需要。

“官渡”出现之后，浦东的地主豪绅为了他们的私利，也用霸占来的农田作“捐田”（就是划定一块田地，由“渡夫”耕作，收成作为渡口经费，土地所有权仍属于地主），增捐加税作“捐款”，强派民夫修筑码头，建造“义船”，设立所谓“义渡”或“济渡”。在码头旁则建造什么“等慈庵”、“津亭”，以供他们停轿待渡之用。就这样，到清代乾隆十四年（一七四九年），就相继出现了南码头、永济渡（今董家渡北）等六个“义渡”、“济渡”。后来，“义渡”、“济渡”的名称，一直被地主资产阶级所沿用。

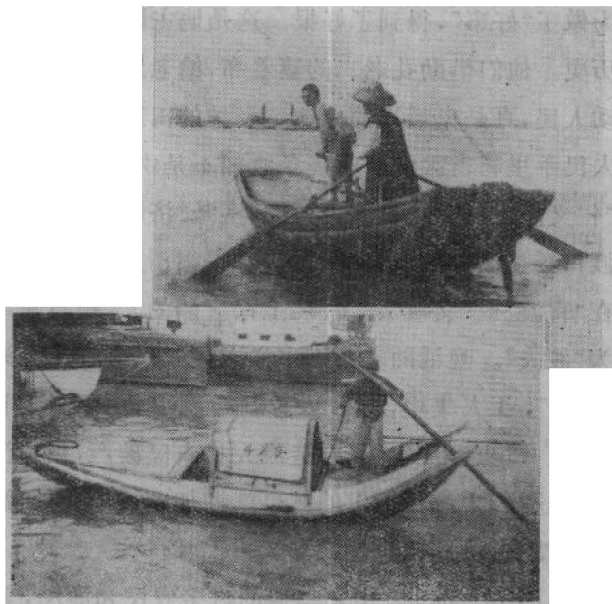
所谓“义渡”、“济渡”，是反动统治阶级从孔老二那里拣来的遮羞布。那些地主豪绅捧出孔老二的“仁义之道”，编造了一套骗人的鬼话，说什么设渡造桥的是“仁义之士”，因为他们做了“济世渡民”的好事。旧县志里关于“永济渡”的设立，就有这样的记载：“顺治二年（一六四五年）里民张伦见沿浦诸渡船多朽败，每遇大风间至倾覆，乃捐田百亩倡设义渡，……伦年八十一，无疾日午端坐而卒，识者谓好义之报。”他们说，张

伦因为做了“好事”，得到了好报。这是地主阶级编造的、颠倒了的历史。他们借助孔老二的遮羞布，给老地主树碑立传，欺骗劳动人民，真是鬼话连篇！地主豪绅的田地，哪一亩不是从劳动人民手里霸占去的？哪一条渡船不是由劳动人民撑的？那些“仁义之士”的“济世渡民”，其实是“济私害民”。这从当年各渡口摇摆渡人的遭遇中，可以看得很清楚。

在“官渡”或“义渡”、“济渡”上摇渡船的人，被封建统治者蔑称为“渡夫”。晚清随着帝国主义入侵，侵略者在上海开设洋行、工厂，工人集中，过江人数剧增，同时由于封建剥削加剧，旱、涝、兵、虫等灾害不断，造成大批农民破产，被迫流入渡船行业。这样，上海江河上的渡口就增加到三十五处，渡船大量增加，“渡夫”的队伍也扩大到数以千计。

此外，宁波、苏北、山东等地的许多农民和渔民，淌着划子、摇着舢板船，逃荒出来，飘泊在黄浦江上，也以摆渡为生。划子淌着两把桨，载客八人；舢板摇着一支橹，只载客两人。这些划子、舢板，没有固定的码头和航线，只是聚集在公共码头旁边等候主顾。船民们的生活毫无保障，有人来雇船，勉强可以混个半饥半饱，没有人雇船，就得忍饥挨饿。这时，作为上海“渡夫”组成部分的划舢船民，也已有了一二百户。

在半封建半殖民地的旧社会，“渡夫”们遭受深重的压迫。早在清末，苏松太道台衙门就在南市设“义渡局”，派局员专事管理周家渡、高昌渡、南仓渡、永济渡、老白渡、杨家渡、陆家渡、赖义渡等浦江“八长渡”。强迫“渡夫”们按时缴捐纳税，对他们传呼训示。后来义渡局撤销，摆渡归上海城自治公所管



早年黄浦江上的划子、舢板

理，又制订了“管理规则”二十条，加紧对“渡夫”们的控制。条文规定：为查稽“渡夫”违规，各渡船都要钉上船牌，编列号数，写明渡名；为控制“渡夫”行动，各渡口还设“渡夫头”（后来演变为封建把头）；“渡夫”违规，查出后轻则赔款罚银，重则不准再充当“渡夫”，甚至按法惩处，等等。这条条罚规，压得“渡夫”们透不过气来。

“渡夫”们政治上受尽压迫，生活也十分困苦。拿“永济渡”为例，初设“义渡”时，仅有两只渡船，四、五名“渡夫”，到一九〇九年，渡船增加到十六只，“渡夫”已达二百人左右。这时，开设“义渡”时的“捐田”，早被地主豪绅收回，“渡夫”们的

生活完全依靠渡费收入。“渡夫”队伍的组成也发生了变化，有的是几户合置一只渡船，占有少量生产工具的船民；有的是一无所有，靠帮人摇船、卖力气的船工。不论寒冬腊月、盛夏酷暑，“渡夫”们每天摇橹撑篙长达十二、三个小时，收入却很微薄。关于他们生活困苦的情况，当时流传着这样一首歌谣：“收入难购苞谷米，长年累月吃菜皮；大大小小穿破衣，棉絮铅皮补船底！”

轮渡的出现

二十世纪初，黄浦江上才出现轮渡。

那是一九一〇年的冬天，从浦东东沟港里，开出了一条用蒸汽机作动力的小火轮，后面拖带着一条木船，船舱里坐着的，尽是身穿官服、颈挂朝珠的清朝官吏；船头上站立着衙门的听差和兵丁、巡警。

小火轮沿着黄浦江向浦西驶去，烟囱里断断续续冒出黑烟，蒸汽机发出“呼赤、呼赤”的喘息，航行两个多小时，才到达目的地——外国侵略者把持下的南京路外滩“铜人码头”。这是黄浦江上最早出现的轮渡。

轮渡往返，为什么不搭载平民百姓呢？这得从封建统治者把持第一条轮渡航线的罪恶日的谈起。

第一条轮渡的把持者，是浦东塘工善后局。这个局成立于清代光绪三十二年（一九〇六年）六月，是由浦东高行、陆行的地主豪绅，呈准上海知县设立的。它名义上是办理海塘水利

工程的机构,实际上权力逐步扩展,总揽了塘工、河工、路工,还强迫农民完粮纳税。县衙门也派兵驻扎在浦东,“协同塘工局维持防务,整理地方”。塘工局俨然已是乡村衙门。

一九一〇年,塘工局的地主豪绅向上海知县呈请行驶轮渡,呈文中说:“自经设局驻营以来,公务渐繁,如营局之押解匪类(即镇压农民),领用薪饷、军装,乡柜之解送钱粮,地方之各项调查,并投递一切公文,在在均关重要。然皆用民船难期迅速,浦江相隔,往返诸多不便,非行驶轮渡不足以利交通。”“设轮渡本为便公……学绅员董及军警各员往来,概不收费”,“无非欲求绥靖地方,消弭隐患起见”。

这说明,塘工局设轮渡的目的,本在于满足地主阶级强化反动统治的需要。因此,这条唯一的轮渡航线开设后五年,从未载过普通乘客,全是为官老爷来往,营局运送枪枝、弹药、粮饷,差役、兵丁向农民征收捐税,军警镇压人民反抗等效劳的。那时,浦江两岸的老百姓渡浦过江,乘坐的仍然是摇橹渡船或划子、舢板。

在封建统治者把持下,轮渡还成了直接镇压劳动人民的工具。夜里,“营局”军警就用它来巡江,残害人民。因此,黄浦江上的轮渡,从它出现的第一天起,就记录着反动统治者的罪行和劳动人民的苦难。

一九一一年,塘工局就曾奉知县之命,调动渡轮运兵,镇压过当地农民的反抗斗争。那是辛亥革命前夕,人民群众反帝反封建的斗争蓬勃开展,清朝的统治摇摇欲坠。由于清朝政府投降卖国、割地赔款,将巨额赔款向各地摊派,又以练新

军、办巡警、兴学堂、筹办地方自治等“新政”的名义，无止境地增捐加税，向人民大肆搜刮。这时，浦东的川沙已成立了“自治公所”。“自治公所”的土豪劣绅，对农民加紧压迫和掠夺，使得广大农民无法生活。

这年二月，川沙一带的农民忍无可忍，纷纷“闹捐抗税”，反对清朝政府横征暴敛。农民们奋起暴动，捣毁“自治公所”，焚烧地主豪绅的宅院……斗争的烈火熊熊燃烧，吓得地主豪绅连连向知县衙门告急，请求派兵镇压。上海知县接报后，立即命令塘工局迅速调遣渡轮运兵。塘工局的“局董”，本来就是地主豪绅，当然格外卖力，当即调渡轮运去军警，血腥镇压了这次农民的反抗斗争。

事后，塘工局的地主豪绅向主子丑表功，在呈文中无耻地吹嘘：“三年（宣统三年）二月川沙莠民反对自治，毁公所、焚学堂，上境毗连，调营防卫，幸赖该轮（指渡轮）便捷，未得蔓延波及。”寥寥几行文字，充分招供出塘工局地主豪绅的血腥罪行。据不完全的资料统计，塘工局在两年半时间里，就调动渡轮专班为军警“公务”开航过六十九次，押送过“人犯”一百六十六名。

一九一七年，北洋政府为了“褒扬”塘工局两个“局董”的“功绩”，特授他们“急公好义”匾额和“紫绶银章”。“急公好义”的金字招牌，是掩盖不了地主豪绅的罪恶的。所谓“急公好义”，无非是“急”反动统治阶级之“公”，“好”地主豪绅之“义”。

所以，塘工局设轮渡，起初是“不搭乘客，专为公务”的，轮

渡的一切开支，从“海塘公地”的收益中支付。“海塘公地”是农民筑堤围垦出来的，却被地主豪绅霸占，成了所谓“公地”。可是过了几年，塘工局的“局董”们觉得从已经到手的“公地”收益中，分出一部分支付轮渡费，痛如割肉，便想另从老百姓头上打主意。他们向知县衙门诉苦，说轮渡是“无米之炊，实难持久。爰议兼搭乡民，以资贴补，便公利民，一举两得”。上海知县在批文中则说：“搭客收船资，贴补局用，事属可行！”“该轮既为公用而设，则凡解送钱粮及各署公事，……不再取费。”这个知县，赤裸裸地露出了丑恶的嘴脸：你们搜刮百姓，我没有意见；可是衙门差役运送钱粮，办理镇压农民的“公务”，我却不能给摆渡钱！

就这样，从一九一五年开始，这些“急公好义”的骗子手，便戴上“便公利民”的面纱，在渡轮上兼搭乘客，收取船资。

塘工局的地主豪绅们，又是怎样“酌收船资”的呢？渡轮从东沟载客到外滩，开始只收十六个铜元，逢年过节搭船的乘客增多，就趁机涨价，涨到二十至二十四个铜元。起先，过了节仍旧跌价到十六个铜元；后来，他们看到“营业日盛，来往日夥”，索性只涨不跌，一直涨到五十四个铜元。

既然轮渡收费如此高昂，为什么还有那么多人搭乘呢？这是因为，当时民渡渡费虽低（三、四个铜元），但只有对江航线，而浦东又没有陆上公共交通工具，川沙高桥一带农民来上海城区，如果乘民渡过江，就要步行十多公里。于是只好搭乘这唯一的轮渡，从东沟沿浦江航行十公里半到达外滩，再步行约一公里进城。塘工局的地主豪绅们，就是凭借知县衙门给予

行驶轮渡的特权，又利用劳动人民交通不便的困难，肆意进行搜刮。轮渡每年“兼搭乡民”的渡费收入，从两万八千元逐年增长到六万至七万元，扣除轮渡开支，每年剥削所得至少有一万五千元。

当年的轮渡工人被“局董”们胁迫着日间航行班轮，夜间守夜巡江，工时长达十五、六个小时。工人平均每月工资不足十元，低的只有三元，而一个“局董”的“薪公”（办公费）要一百五十元，等于工人工资的十五倍至五十倍。以工人每月最低工资三元计算，约合铜元六百五十个，只能买到十二张从东沟到外滩的船票。如果一个工人每天从这条航线乘船上下班，他的月工资只够付六天交通费。可见，当年封建统治者对轮渡工人的剥削，是何等残酷！

一九一〇年至一九二七年，从清皇朝到北洋军阀统治的十七年时间里，塘工局利用轮渡，穷凶极恶地搜刮民脂民膏，利用轮渡“尤贵便捷”的长处，疯狂地为强化地主阶级专政效劳，而轮渡工人却生活在水深火热之中。



二、“兴业”的背后

一九二七年，蒋介石叛变革命，在帝国主义扶植下，成立了反动的南京“国民政府”。同年秋，在上海成立“特别市政府”，下设公用局，管辖市内水陆公共交通。这样，轮渡就由塘工局的手里，转给公用局。

从此，在官僚资产阶级把持下的轮渡，屡换招牌，不断扩大剥削范围，先后称为“浦东轮渡管理处”、“浦江轮渡管理处”、“轮渡总管理处”，等等。到一九三三年，又换上了一块“上海市兴业信托社轮渡管理处”的招牌。

市政府派了个姓谭的，充当轮渡总经理。这个人出身于地主阶级，受资产阶级的豢养，被送到德国去鬼混了几年，回国后在公用局做官。他贪婪残暴，心狠手辣，是官僚资本集团里一头凶恶的野兽。轮渡工人都叫他“谭老虎”。

谭老虎打起“兴业”的招牌，大做广告，以“振兴实业”的“爱国者”自居。但是，谭老虎一伙血腥和肮脏的罪行，却不是