

初期出海的中國海員

吳渭池口述

梁錫麟筆錄(1974)

自鴉片戰爭後，香港在英國統治下，驅使了中國的人民，把香港從一個漁港開闢為一個商港，百多年來，逐漸成為世界航運一個遠東的鐸【驛？】站。

據我們的祖先告訴我們，在航運史上，遠在有了英國之桅樁船「船」的年代起，香港和沿海的島嶼，就有一群勸勞勇敢的勞動人民，參加外國船舶遠洋航運的工作了。

那時候，海洋上的交通工具，還沒有機動的船隻，只有一些英國「桅樁船」，作為商品運輸的工具，這種船隻是本製的船身，配以三桅的帆，沿着海洋的岸邊，借風作之字形的駕駛，航行到香港來，大型的有五六千噸，小型的也有二、三千噸。它們到達了香港的鯉魚門外，還要用小火輪拖進港灣裏去。

為首到這類「桅樁船」去當海員的，是靠近港口九龍城一帶（衙前圍、沙埔、候王廟、宋皇台、黃大仙等地區）的勞動人民，這些勞動人民，都是遠在宋朝年庚【問？】隨宋帝南逃下來的隨從的後裔，他們聚居九龍沿海一帶，其中以吳、李、陳三姓為絕多，他們本來都是以自耕自食的漁民和農民自居，相互團結依靠，還談不上有很大的剝削存在。那時到船上去從事商運工作者，不外是水手、雜務等工作。

同時，華南近海惠陽、寶安一帶地區，當時一些農民，也因不甘滿清政府的腐敗和官僚、買辦、地主、土豪、惡霸……的重重壓迫，被逼離鄉別井逃來九龍謀生的，也逐漸到了這些「桅樁船」去要求出賣勞力，承擔各種繁勞的海上生涯。的確，當時這些「桅樁船」正方興未艾，需要一批體魄強健，富有氣力的勞動者，去擔當航行的工作。從此出海的人數漸增了，當時他們每次出海航行，往往一去一兩年不等才回港一趟。隨船在海洋上飄泊，有的到印度；有的到西歐；

甚至美洲，便成為一群最初出海的中國海員工人。

由於中國海員，具有勸勞和勇敢的特性，以後帝國主義者的繼續擴大東侵，海上的交通工具日益發達，帝國主義者只要付出低廉的工資，便能購買到出海的勞動力了。香港逐漸變成為他們雇用海上運輸勞動力的鐸【驛？】站了、於是，中國的海員，也從帆船時代轉到汽船時代，在上一世紀中葉以來，一直擔當着世界航運上光榮的工作。

中國海員的早期活動

從1909年孫中山先生在日本橫濱組織「聯義社」聯絡全中國海員，物色進步的海員骨幹負責擴大海外聯系，當時郵寄檢查深嚴，所有機密文件均通過可靠的海員傳遞，據當時所通往的地區，包括有：西歐、美洲、香港、南洋各地。由於海員的生活是很艱苦的，受外來侮辱又深，為搭船華人即使付出頭等的票價也不能得到□□人同等待遇，不能進餐樓作飲食等事情盡入他們的眼簾，懷恨日深，加之他們身受種種不平等待遇，受白人打罵是常事，為慣例，船到埠時一定要醫生檢查始能上岸，船隻即使到了自己祖國口岸——上海，不管天氣如何，甚至零下數度也罷，中國海員只好老早地站在甲板上脫下外衣服褲依次接受白人醫生作體格檢查，否則休得上岸，海員對此都表示非常悲憤，所以在覺悟上和集體行動上的自發性要求一般較強，後來孫中山先生時常提到海員是中國革命的前鋒，對辛亥革命起很大作用，是有道理，當時的海員參加那些救國護亡的工作，的確表現得非常活躍的，非常興奮的，參加了「聯義社」組織為數也不少，在實際工作考驗中紀律性也很強。那時我們正在隸屬於美國太平洋郵船公司的「西伯利亞」船工

作，也加入了「聯義社」，從事交通、運輸、傳遞等工作。每載船一到橫濱即秘密派出代表往「聯義社」取聯繫，帶日訊文件等到各處聯絡中外愛國人士，甚致【至？】擔當掩護革命委員進出日本逃生工作，記得先後兩件事，一次有一位革命黨組織委員在日本受到監視，無法開展工作，並有隨時被捕的危險。結果孫中山先生找與海員商量，設法護送出境，船上即派了五位海員上岸以留下一個的辦法把該委員化裝冒充海員的同行者，逃上船上，留下一海員即連夜乘車追趕上船，這次是很為危險的，下船翌晨日本官方即發覺，馬上派出憲兵追跡上船檢查，幸未被發現，原來當時船上海員們上船後即做了準備掩閉工作把該要員藏在煤倉裏，僥倖蒙混過者，後來在上海英租界上岸。事隔多年，約在1920年夏天（蘇聯十月革命成功後的影響，孫中山先生的「中國革命不以俄為師，斷無成就」的思想，效仿蘇聯，再度進行二次打回廣州，並聯合廣東農民行動起來，以陳炯明、許崇智、鄧仲元帶兵自漳州出發。）那時候，我們正在中國郵船公司屬下的一艘郵船工作，一次船到美國舊金山（三藩市）時駐美中華革命黨部派人與我們商量辦理運輸彈藥接濟漳州行動。當時經我等手的就有一噸子彈以番規包裝用箱由□把子彈藏在中心的方法，連同我私人在檳香山購得炸藥兩大箱私運來香港，備「隨身帶付，船到香港交讞紙在香港的夏仲文由他向船公司辦理提供手續，並作轉運漳州事宜。

1911年的辛亥革命，雖然推翻了滿清政府，由於革命是由資產階級領導的，國內由腐朽的軍閥統治，勾結了帝國主義，把革命的果實斷送了，中國海員與千百萬中國勞苦大眾一樣僅僅剪去了一條辮子，同樣是沒有得到絲毫解放，仍是在帝國主義者、封建買辦、包工頭殘酷的壓迫下，去過着冒着風浪枯寂的海上生活。那時候，國際海洋的運輸已經發達了，有了現代化的郵船和各國的貨輪，香港的海員工人，就在這些船舶上，擔任水手、管事部、艙底的生火工作，已成為一個廣大航運的產業工人。

可是當時中國的海員多在外國的輪船上工

作，由於外國的資本家通過中國封建的買辦階級和各層包工的重重榨取下，待遇是非常苛刻的，一般海員工人，終年累月的在海上航行，在驚濤巨浪中，每天要幹上從11小時至16小時的工作，加之常常受到西人的欺負、虐待、挨打、挨罵，生活非常難過。

那時，英商昌興輪船公司屬下的一艘郵船「俄國皇后」號，是一艘橫渡太平洋到溫哥華的大郵船，船上有四百多名中國籍的海員，其中艙底燒火的就有二百多人，餘外是管事部工人和船面的水手，當時，船上的海員工人，還不知道組織自己的工會為保障職業及照料家屬的要求，各海員工人雖然也一天天的多起來，可是組織力還很低，也不曉得團結起來和資本家鬥爭，要求改善他們的生活，他們的工作待遇，只是在痛苦的勞役中抱恨。

海員工人在海上的生活尤其是枯燥的，天天見到的只是看到天連水，水連天，和聽到的只是一起一伏的巨浪發生一驚人的聲音，令到人情緒的「」，為了改善這種生活，船上剛好新來了一位琳望影社的劇員，參加了海員工作，勞動之餘教工友演節目，調理身心，經過一段不長的時間，指導工友去排演話劇，由於船上的工友也非常踴躍參加學做，很快便學會了，從此改變了從前刻板式的生活。在痛苦的勞役中嘗得一點娛樂，獲得一定的安慰。記得首次演出的一齣喜劇「火燒馬棚」雖然談不上很成功，至少也合情合理的演出，通過話劇也表現了工人階級的特性。當時一切上演道具用具無不是工友自願借出來的，為一些長衫、馬褂，甚致女人的服裝那些東西都是得來不易的。

這齣「火燒馬棚」話劇的上演，「」當時眾欲所望的諷刺大喜劇，它活生生的諷刺了當時香港買辦商人的糜爛的封建的生活，劇中人是描寫一個大商人——陳大龍，他在賽馬的一天，拿了錢打算去馬場碰運「舖草皮」，誰料他出門後，路上碰到了幾個所謂志同道合的朋友，被邀帶拖的乘船到了澳門去賭博、嫖妓，這個商人就在這些紫醉金迷的地方留連忘返，恰好這天火燒馬棚，他的家人幾天不見他回來，誤以為他落入狂

死城，於是在家請了南無道姑打齊開表，正當妻女在苦哭中，這個「大喪家」被「回來了，家人一下以為鬼魂出現都嚇得相告奔走，南無【喃嚨】也嚇得驚惶失措，順手拿了雞溜走，觀眾無不鼓掌稱快，在話劇的活動中推動了集體的娛樂生活的要求，零碎的文娛節目此後時時有演出，逐漸發展了自發性的團結，相互學習，彼此提高，影響普及到其它船隻工友，共同進步。

1914年，正是第一次世界大戰爆發的頭一年，9月間，「俄國皇后」號輪上有一位工友叫麥成，船由香港開到日本途中因患病重被送上神戶一家醫院要求留醫，住院一個月後病癒出院，這位工友便到神戶昌興輪船公司事務所去要求安置，但船公司推搪不理，致令這位工友返流【留？】異邦，無依無靠，行乞街頭，後來幸被一家華人辦莊（即九八行）以中國人鄉土的親情，暫時收留了他在莊裏膳宿，不是後果不堪設想，船由溫哥華再到神戶後，他回到船上向工友訴苦，要求為他出頭，工友立刻要求船上將這位工友復職，經幾返【番？】的爭取方能得允，此事給予船上工友很大教訓，一致感到輪船公司這種對待中國海員工人的不負責任的態度表示不滿，認為遭到這樣的境況，不病死也得餓死，大家都認為彼此應有互助的必要。

同年，船再到溫哥華的時候，船上工友趁船有十天的停泊，在船上台開了第一次工人大會，報告了麥成工友的遭遇，在大會上，並由吳某工友軍提出組織一個「公益社」，並宣讀了章程，雖然當時的「公益社」章程目的是很簡單，但已十足了，工會組織的前身，凡社員在航行遭遇到意外的疾苦，大家互濟互助，規定設立途中重病入院的，由社撥現金三十元以傍身（據當時30元足夠返「水時的」其義務每人每渡船只納社費一元，都得到船上工友的贊成和踴躍參加，至由「俄國皇后」號海員工人去信到「亞洲皇后」號，舊「日本皇后」，「滿提高」等各輪，號召海員工友共同組織起來，並在各輪辦了一些「世報閱覽社」提高工友文化坊。

1916年，這幾艘航行太平洋的郵船，海員的「公益社」是組織起來了，當時，由各輪派出代

表，向香港華民政務司註冊備案，可是當時香港政府的法例中，在殖民主義政策下，是沒有什麼社團的組織條例，只有一些資產階級性質的慈善團體，各輪代表的「海員公益社」的名義去申請註冊，當然沒有獲批准，後來為了這個團體的存在，改名為「海員慈善會」，始獲批准註冊。這是海員工友最早的組織，如雖然標榜着資產階級慈善的招牌，實質上，就是海員工友最初團結、互助，和與資本家作鬥爭的武力，當時發動的合格會員有三千多人，會址設於香港干諾道中永號的二樓。

1917年第一次世界大戰最後的第二年，幾年戰爭的洗禮，身受到戰爭帶來的奴役和痛苦的海員工友，並不似資本家的一般推想戰爭使人民馴服，使人民害怕起來，相反他們不折不扣的站起來，體會到要生活的必須要鬥爭。經驗告訴了他們在敵人面前反而是不能示弱的，不然自取毀滅。思想上是逐漸凝成的。

當時，帝國主義與及他們的走狗，以為海員工友還是「下等人」是善良可欺的，那時昌興公司的幾個大包工頭，以謝詩平、王往軒、[] 等為首的這幾個臭台昭著的狗腿，值(藉?)着與船公司的「[]」，就想在昌興公司輪船中去實行包工制，滿以為這是他們主要技倆，那班窮小子是服服貼貼的。「滿提高」號與舊「日本皇后」號兩輪先後到了香港的時候，以其餘幾艘郵船較小的，「滿提高」號首先受到開刀，船上被這突然而來的一抬，一時不知所措，暫時被壓倒了。包頭實施每個工人每月要受到無理的剋扣兩塊錢的工資，違授者解僱。跟着這幾個工賊及加威的，出師有名的，到舊「日本皇后」號去，但這次意外地遭到全體的海員反對，船上二萬名海員工友一致起來為反對削工，反對剋扣鬥爭，下了很大的決心，全體離船不幹，並到岸上向海員慈善會投訴，這是海員慈善會組織以來的首次考驗了。「慈善會」馬上表示支持「日本皇后」號海員的行動，便派人與船公司交涉，不是沒有什麼結果。原來，舊「日本皇后」號工人全體離船後，大包工頭便分別進行向船館請人補充，企圖分化工人的團結。當「慈善會」知道此事後先去一

步，當晚在海員慈善會，召開了全港行船館（宿舍）會議，邀請各船館主持人參加會議，報告了事情的真相，展開了討論和要求對付辦法，會上，一家大船館義和堂的主持人，聽到了報告當即表示支持舊「日本皇后」號工友的鬥爭，反對包工制，當席將酒杯擲碎，表示誓不替大包工去偏請工人的決心，其他議會的船館代表，均受感動，都一致擁護，並要求一致行動。

船公司和這幾個大包工聽到了這個消息後，他們知道所要實行的包工制度是失敗了，遭到了全港海員工人的反對，無法施其技倆，第二天，船公司便請了海員慈善會負責人頭，通知舊「日本皇后」號二百名工友，立刻回船復工，並宣佈包工制是取消了。

這樣，各輪海員工人的「反包工、反剋扣」的鬥爭，在自己的「工會」支持下，是勝利的寫下了香港海員團結和鬥爭歷史的光輝一頁。

光芒四射

蘇聯十月革命成功後給予全世界工人帶來了新的希望，到處沸騰的氣息，海員工人是最先嗅到了，因為海員生活條件關係，受到海外革命的潮流影響特別早，特別深，因此，在階級的覺悟和鬥爭目標是也跟着的確鞏固起來，反帝的意志也更堅決了。

1920年，香港有了社團的設立後，各輪的海員工人，以海員慈善會的性質，未能代表全體海員保障自己的切身利益，爭取合理的工作條件，發展福利事業，要求組織自己的工會，於是有一部份先進的革命的海員工人，按照海員的大多的要求，以當時的海員慈善會為核心發動了全體中國海員後方正在組織工會工作：經過一系列的研究和整頓，終於1921年3月6日隆重地成立了「中華海員工業聯合總會」，會址於香港中環的電車路，從此「中華海員工業聯合總會」便代替了前「海員慈善會」的一切會務工作，進一步發展會務工作，更合乎了海員工人的理想願望。海員慈善會直到了1924年自行結束。

1922年1月，香港海員工人團結在「中華海員工業聯合總會」的團圓，掀起了撼動世界的香港

海員大罷工的浪潮，衝激(擊?)了當時統治者的寶座，造成了現代中國工人運動，反帝、反封建的先聲，接着1925年反帝的省港大罷工，成為了中國第一次國內革命戰爭力量的支柱。

1927年4月12日，蔣匪幫叛變革命後，盤據革命的軍閥與帝國主義的勾結，具有光榮歷史的「中華海員工業聯合總會」亦於1928年被香港政府封閉。

不屈不撓的鬥爭

中國革命經過了「四·一二」後，受到了嚴重的挫折，中國海員工人在反動派和帝國主義封建買辦的瘋狂反撲下，並沒有因此消沉，雖在瘟疫般的虐殺下，又展開了團結互助的組織的活動。

1930年後，香港海員工人，參加外國船隻工作的有昌興輪船公司四艘「皇后」船，美國大來公司八艘的總統船，太古公司七十多艘貨輪，日本大阪百多艘商船，及渣華公司二十多艘商船，連同其他各國船隻共兩百多艘，數萬海員，因為當時沒有工會，海員工人的工作待遇，自然非常苛刻，中國海員在航行中，不管病重死亡，公司都不理會。工人的生活是毫無保障。

東昌興輪船公司的「加拿大皇后」號與舊「日本皇后」號中，有一部份的中國海員，是曾參加大罷工的過來人，還有一部份是在勞役中鍛鍊出來的新血液。他們又運用了機智，組織了劇社，通過了集體的文娛活動，去團結工友，船上組有粵劇組，並演劇籌款，購買藥箱，購置書報，提高工人文化以及展開各項工友的福利工作，當時在「日本皇后」與「加拿大皇后」船中先後就組織了「餘間樂社」的組織，「亞洲皇后」船員組織了「中和樂社」，「俄國皇后」組織了「知中樂社」性質相同的組織。

當年，「日本皇后」船中，有幾個勇敢的海員工友，不甘船上西人的虐待，合伙與其暴鬥，遂被解雇，當時船上工友，認為這幾個正直的工人，挺身為工人而爭抗，大家捐錢與他們作被開除後的生活費，他們不肯接受，感到船上工友生活也很困難，反念之下，他們終於又接受了。原

來他們設想到工友在岸上沒有一個集合的場所，把工友們捐給他們的九百元在九龍花園街設立一所「大眾俱樂部」，以便船上工友返到香港的時，大家有個集合的地方。

除後，四艘皇后船的「樂社」社員有感擴大團結的必要，要求組織一個總社，劃一辦理船上工友的福利事業，於是經過一番醞釀後，先由「日本皇后」與「加拿大皇后」兩輪的「餘間樂社」合併，「亞洲皇后」的「中和樂社」與「俄國皇后」的「知中樂社」都改組為船上「餘間樂社」的支部。在岸上組織了總社，結束了「大眾俱樂部」，改名為「餘間樂社總社」，社址設於九龍彌敦道上。

1934年來，「餘間樂社」總社成立後，總社的幹部，都是久經鍛鍊的老海員工人，他們在風雨而飄搖中，雖遭多次迫害，都沒有絲毫的動搖，他們挺身為海員工友的大家庭辛勸工作，而他們也得到廣大海員工人的信任和維護。

1936年5月，「日本皇后」船上，發動了一次反虐待的鬥爭，船上三十多位海員工友，終被開除，而這些都是「餘間樂社」的積極份子，他們雖被開除離船後，在其他海員工友的幫助下，不

久又轉到其他船隻去，撒播下團結互助的新的種子，他們到了各輪，不但不怕受到被開除的威脅而軟化，相反，更進一步的發展了鬥爭的組織。

「餘間樂社」總社成立不到一年多，除四大皇后及部份的總統船外，便發展到首總船及其他船隻，都有了「餘間樂社」的支部，計各輪社員人數，共有三千多人。

1937年，全世界各輪中國海員工人，都渴望恢復工會的組織，當時「餘間樂社」的幹部及一部份的先進老海員工人，以「餘間樂社」為核心，重新充份估計自己的力量，掌握時機，發動了各輪海員工人及10,003間行船館，簽字蓋章，要求恢復原日的「中華海員工業聯合總會」遞交香港當局，後來經香港政府的批覆，把原名改為今日的「香港海員工會」，香港海員，歷經達十年沒有自己的工會保障自己的利益，於1937年夏天，終於恢復過來，會址設在香港干諾道中統一碼頭的對面。

1937年，日寇已發動對華全面的侵略戰爭，當時世界許多進步的海員工人，對德、意、日三個軸心國進行血腥的戰爭；（缺）

更正啟者

本刊第44期中所刊登楊天保、謝振治，〈徐松石著作事跡編年考略（1899-1999）〉一文，第22頁所述「」；1987年又寫有《禹跡華踪美洲懷古》、《漫步諸天：彙通中國文化與基督信仰》等著作。……」一段，文中所述《漫步諸天：彙通中國文化與基督信仰》一書，查實乃由何蔭泉先生所著，由台灣校園書房出版社總代理，於1987年出版，原著名為《漫步諸天：匯通中國文化與基督信仰》。本刊編輯部為此疏失向何蔭泉先生致歉，特此更正，敬請海涵諒察。

本刊編輯部謹啟