

上海港码头的变迁

上海人民出版社



前 言

解放前，上海是帝国主义对中国进行军事、政治、经济、文化侵略的重要基地。旧上海港的码头，则是帝国主义侵略上海并据以伸展到全中国的桥头堡，是帝国主义剥削和搜刮上海人民与全国人民血汗的据点。

鸦片战争以后，帝国主义用大炮打开了上海港口，在这里建立了许多新式码头，它们就利用这些码头来进行经济侵略，把大量的毒品和过剩的商品运到中国来倾销，同时把中国大量的贵重原料和金银财富劫回本国去，加深了中国的贫困和落后。帝国主义又利用上海港码头来进行军事侵略，它们对中国发动的武装侵略或武装干涉中国内政，多次以上海港码头作为入侵的跳板。帝国主义还利用上海港码头来为它的其他一切侵略活动服务。

帝国主义霸占旧上海港码头有将近一百年的历史，它们在这里做尽了坏事，和中国反动政权相互勾结、狼狈为奸，并利用它们的走狗——买办和封建把头，对码头工人实行极端残酷的反动统治。这些吃人的豺狼，在码头上重演着中世纪的野蛮。他们根本不把码头工人当作人。在他们看来，码头工人不过是两条腿的牛马。

在解放前漫长的岁月里，碼頭工人被压在旧社会的最底层，他們身受帝国主义、封建主义、官僚資本主义以及一切剝削階級的特別深重的压迫和剝削。不論是寒冬腊月或者烈日当空，也不不論是肩膀压得皮破血流，两腿跑得酸痛难熬，腰骨象折断了一样，他們还得肩荷着沉重的貨物，在泥濘道中、在碎石路上、在危险的“过山跳”和“螺絲跳”上掙扎，用自己的血汗来为中外資本家創造高額利潤。

上海港碼頭工人終年累月象牛马一样的劳动，为中外資本家創造了巨大財富，但是他們自己却不得温飽。他們“肩膀上压竹头，背心上挨棒头，做工拿零头”。他們租不起房子，只能露宿街头，“青天当作屋，垫的是自己脊梁骨”，或者挤在黑暗阴臭的棚戶区。他們吃了上頓沒下頓，常常以豆渣菜皮充饥。他們穿的是：“头戴开花帽，身穿八卦衣，脚踏金絲鞋”；盖的是千穿百孔的破棉絮、破麻袋。他們連自己也难养活，也就只能是“好汉难养三口家，妻撿菜皮儿拾柴”了。总之，他們过的是非人的生活。

在帝国主义和中国資本家的残酷摧残下，一个身强力壮的青年碼頭工人，几乎一到中年就丧失了劳动力，被帝国主义和中国資本家一脚踢开。

上海港碼頭工人是中国工人階級中的第一代工人，他們在中国共产党的領導之下，具有光荣的革命斗争的历史。他們面对着中外資本家的残酷压榨，曾經展开过无数次的英勇斗争。他們在党的教育和启发下，在斗争的实践中，逐步地懂得，劳动人民要获得解放，必須通过武装斗争的道路。因此，

在抗日戰爭中，在解放戰爭中，有不少碼頭工人奔赴農村，參加了自己的階級隊伍新四軍和以後的中國人民解放軍。

上海解放以後，工人階級掌握了政權，碼頭工人當了國家和企業的主人，碼頭回到了人民的懷抱。在黨的領導下，他們趕走了帝國主義，鎮壓了惡霸反革命，用自力更生的精神進行了碼頭建設。經過了短短十多年的努力，使上海港碼頭出現了驚天動地的變化：碼頭的所有制改變了，裝卸工作基本上實現了機械化，碼頭工人的精神面貌也有了很大的改變，生產的創造性、積極性得到了充分的發揮，生產直線上升，好人好事、先進集體、五好職工大量湧現。碼頭工人的安全健康有了保障，物質文化生活也有了顯著的改善。

過去在帝國主義統治下的上海港碼頭，是完全為帝國主義、國內反動派和剝削階級服務的，它是碼頭工人的地獄。解放以後，在偉大的中國共產黨的英明領導下，碼頭換了人間，變了面貌。上海港碼頭的變遷，生動有力地證明了社會主義制度的優越性。我們編寫這本小冊子的目的，就是想把兩種社會制度下的碼頭面貌，以及碼頭工人在新舊社會不同的地位和遭遇介紹給讀者。

我們希望這本小冊子能幫助老年工人憶苦思甜，幫助後一代的工人了解老工人在當年遭受過的種種痛苦和壓迫，不要忘記過去，不要忘記世界上還有千千萬萬的碼頭工人兄弟處在水深火熱之中，不要忘記世界上還有三分之二人口沒有得到解放，從而更熱愛中國共產黨、熱愛毛主席、熱愛社會主義制度，身在碼頭，胸懷全國，放眼世界，把毛澤東思想的紅旗

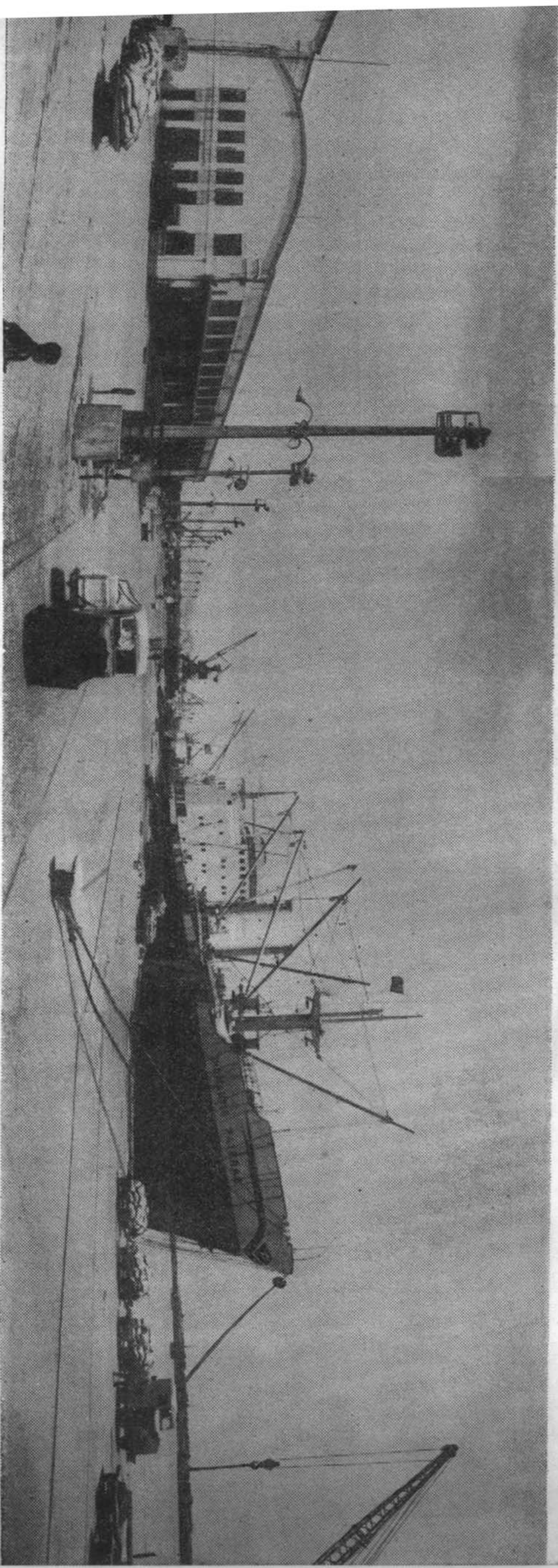
在人民的碼頭上舉得更高，把革命進行到底，並在生產中創造出更大的成績，為建設社會主義的祖國和支援世界革命作出更大的貢獻。

在編寫這本小冊子的過程中，我們感到遺憾的，是沒有能夠更多地掌握舊上海港碼頭工人英勇鬥爭的資料，因而未能把過去近一百多年來上海港碼頭工人的英勇事跡充分地介紹出來。這本小冊子中其他的缺點和錯誤也在所難免，希望讀者指正。

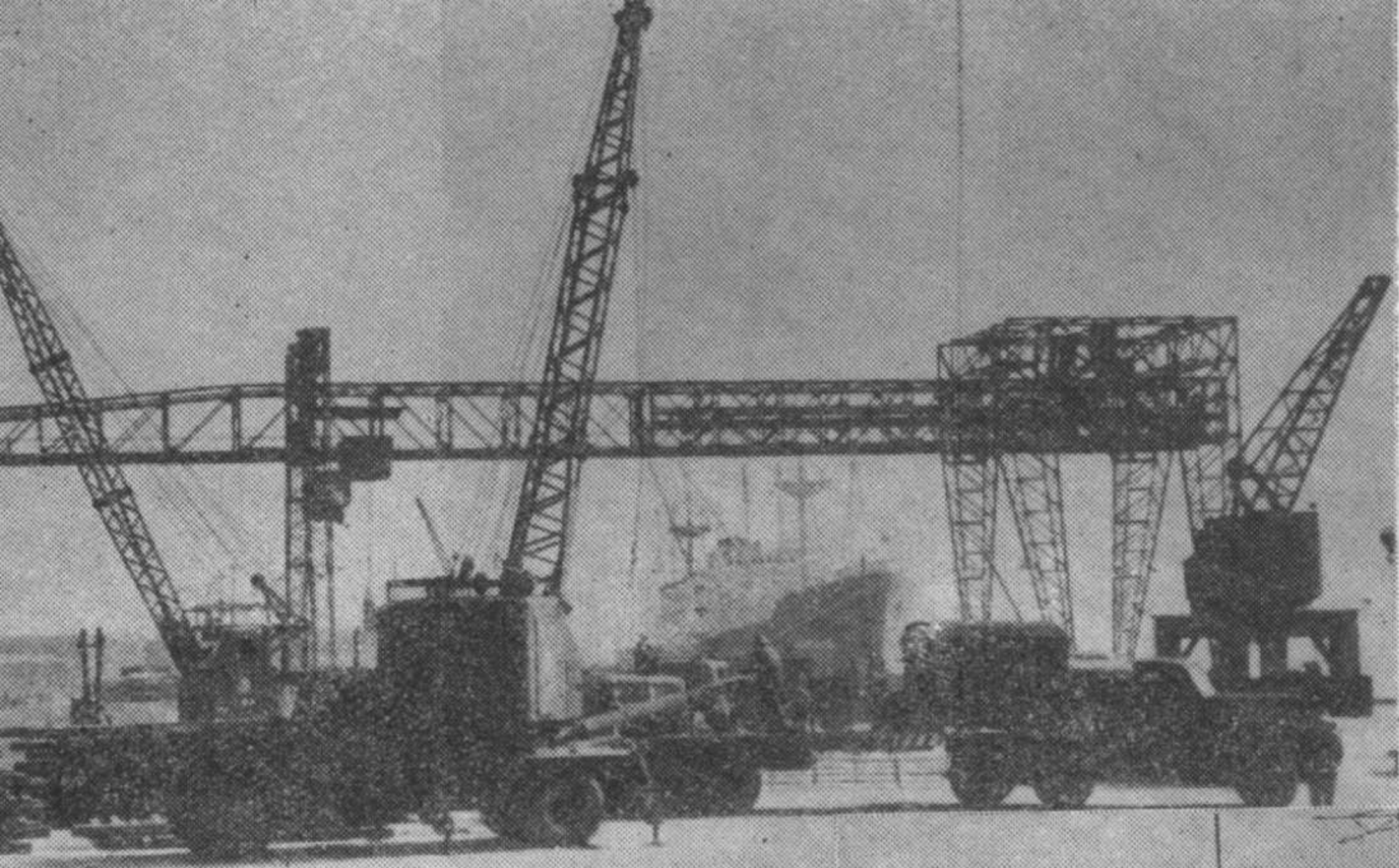
作 者

1966年5月

解放后

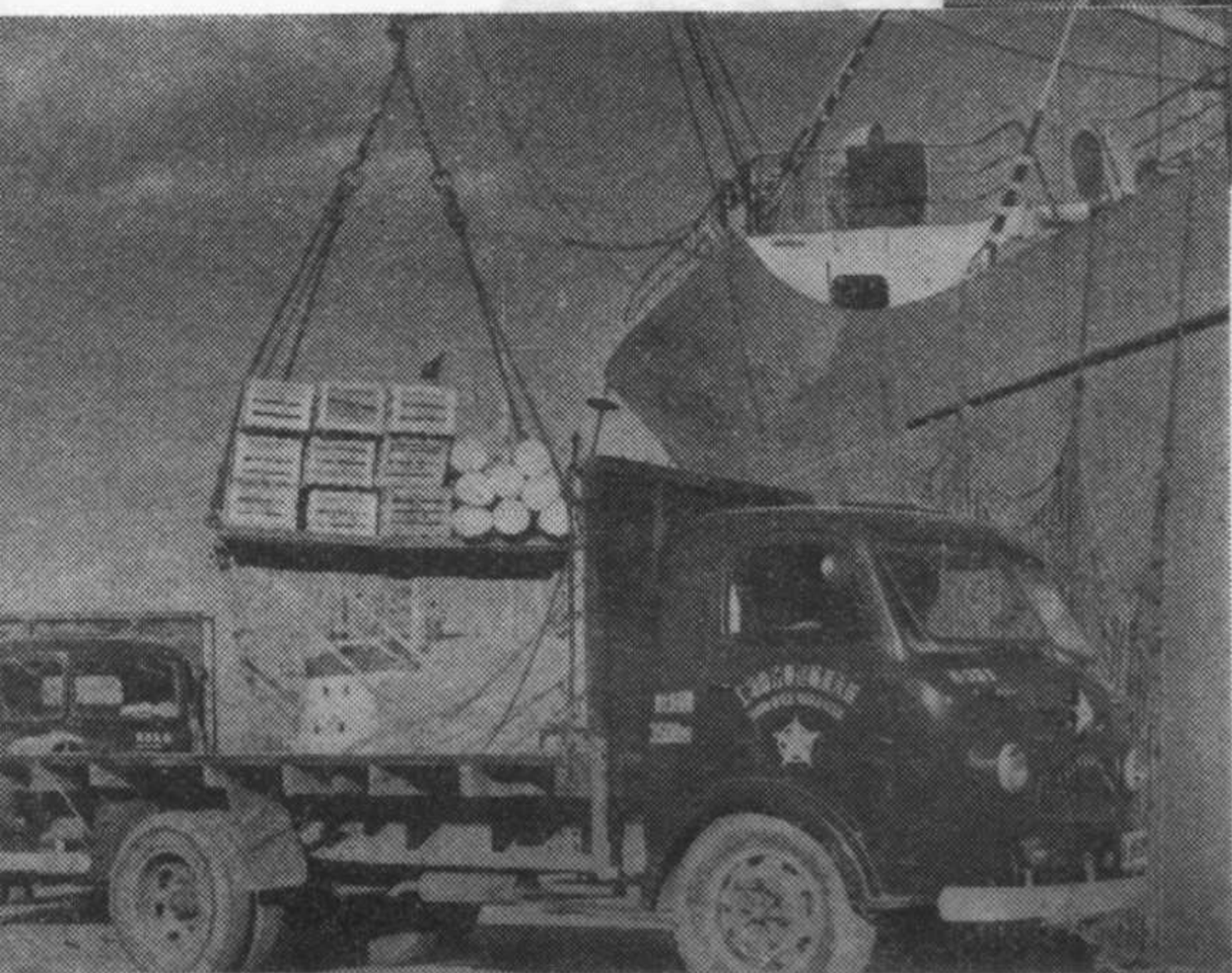


整齐美观的码头新面貌



机械如林的上海港码头一角

散货装卸使用抓斗、漏斗、皮带机联合操作



貨物从汽车直接装上輪船

袋物使用溜板从高处滑下装上汽车

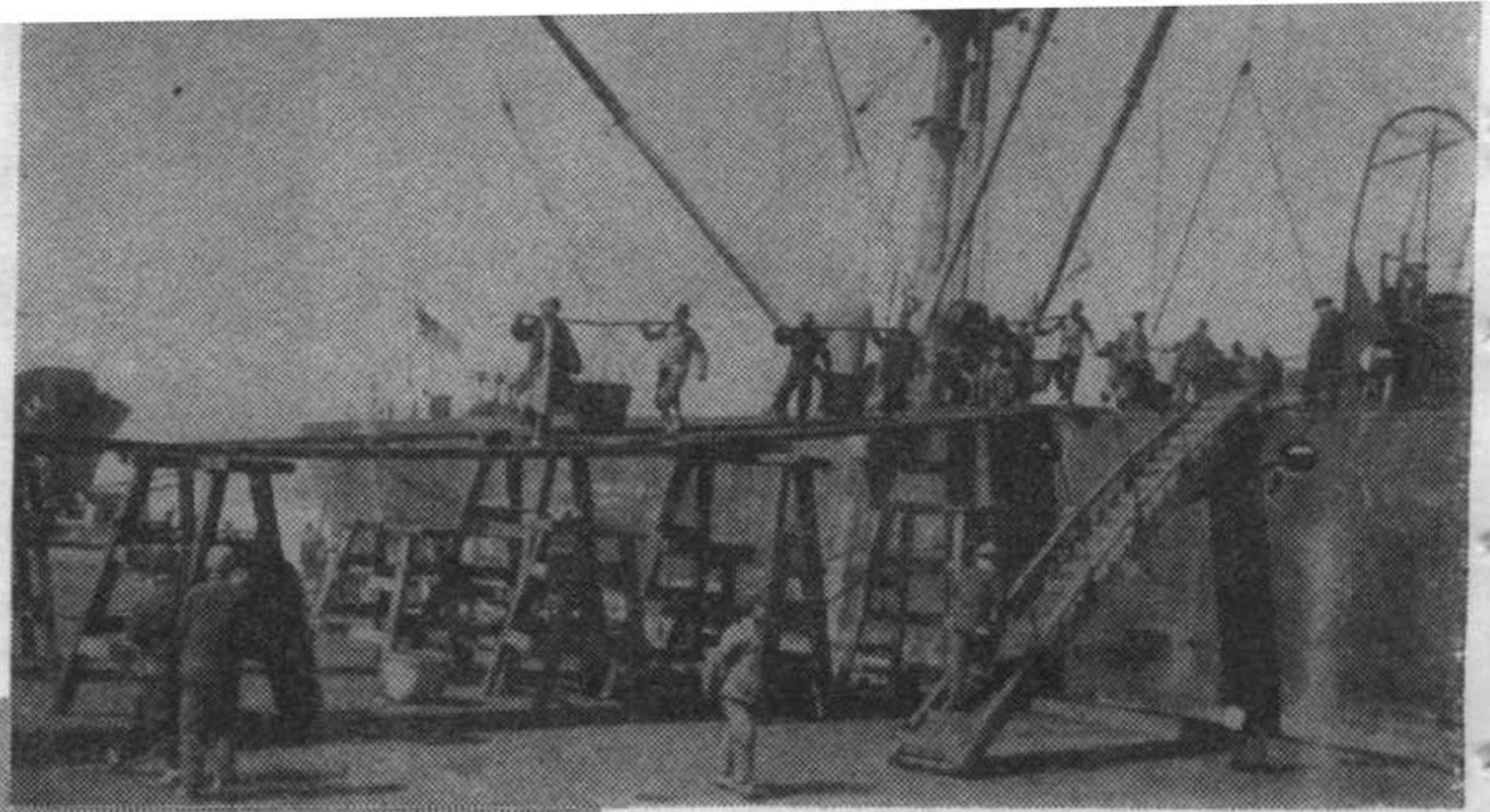


雨天不停工——雨天装卸使用开槽式雨篷

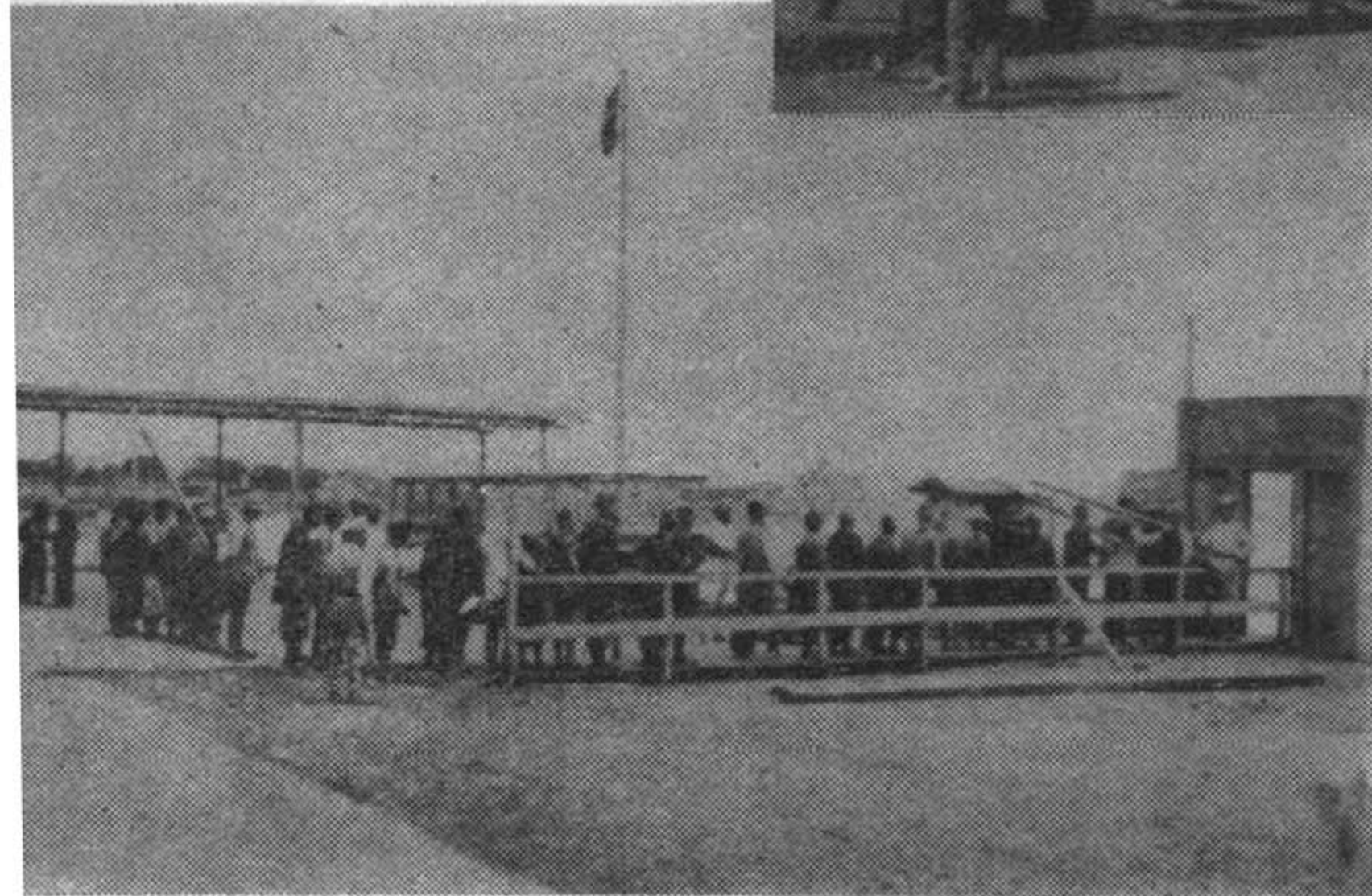
工人宿舍的一角



解放前



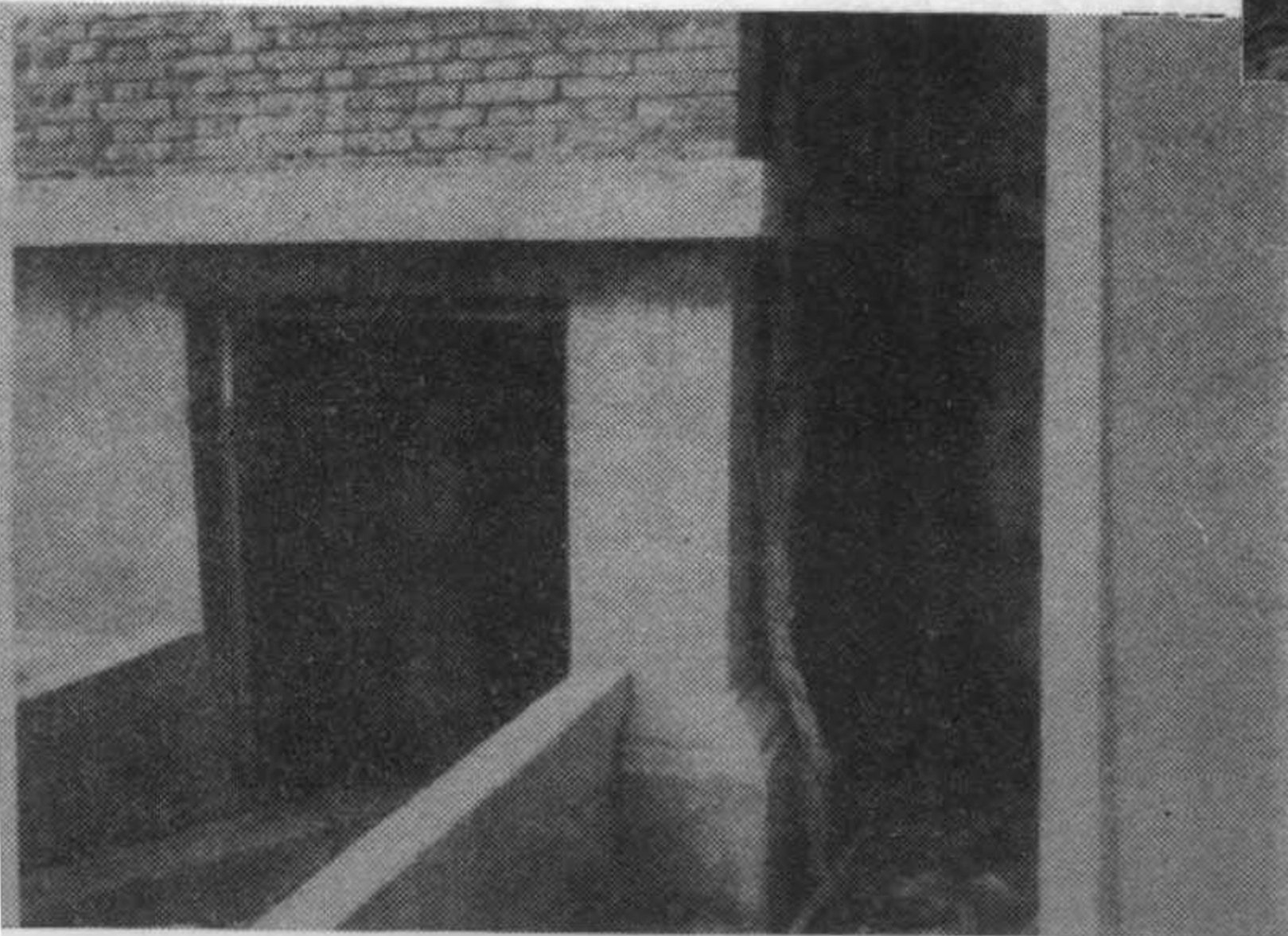
从輪船上扛煤炭到煤山的“过山跳”



美帝大来碼頭工人排队搜身



碼頭工人住的破草棚



美帝大来碼頭內地牢的入口

目 录

前 言	1
第一章 旧上海港的码头是帝国主义侵略的跳板	1
一、大炮和轮船入侵的产物	1
二、倾销与掠夺的通道	3
三、军事入侵和武装干涉的捷径	6
第二章 旧上海港的码头是阶级剥削的工具	9
一、吸饱鲜血的洋老板	9
二、为虎作伥的买办	13
三、唯利是图的中国资本家	16
四、吃人不吐骨头的包工头	21
第三章 “苦力”——两条腿的牛马	26
一、累断筋骨的劳动	26
二、“过山跳”和“螺丝跳”	31
三、微薄的工资	34
四、悲惨的生活	37
第四章 血债——疯狂的阶级迫害	43
一、码头上的牛鬼蛇神	43
二、永不能忘的血海深仇	50

三、碼頭工人的反抗和斗争·····	55
第五章 碼頭回到人民的怀抱·····	61
一、战胜困难,粉碎封鎖·····	61
二、反霸斗争,扫除群魔·····	64
三、提高觉悟,改革生产·····	63
四、碼頭企业的改造·····	72
第六章 装卸工作突飞猛进·····	75
一、碼頭面貌的变化·····	75
二、机械代替了人力·····	79
三、快装快卸,提高效率·····	84
第七章 碼頭工人状况的巨大变化·····	88
一、政治地位与精神面貌的改变·····	88
二、安全和健康有保障·····	90
三、物质生活逐步改善·····	95
四、文化生活不断丰富·····	99

第一章 旧上海港的碼頭是 帝国主义侵略的跳板

一、大炮和輪船入侵的产物

旧上海港碼头的演变，是和帝国主义的侵略有密切关系的。远在1840年鴉片战争之前，上海已是一个国内貿易重鎮，港內經常停泊着大批行駛于沿海和沿江的民船。那时的黄浦江两岸，也已經有了不少专供民船使用的旧式碼頭和倉庫。鴉片战争发生以后，英国侵略軍侵犯长江，强占上海，犯下了許多血腥罪行。接着又沿江而上，直抵南京，强迫清政府签订了不平等的《南京条約》。从此，上海被迫于1843年开放为对外貿易的通商口岸，外国資本主义侵略者开始在上海港建立了侵略据点。

最初来到上海港的外国船只，大都是私运鴉片的洋式帆船——鴉片飞剪船，这些船只载来了害人的鴉片，卸在吳淞口外的鴉片躉船上，再用駁船駁运进港。所以外国侵略者当时便在外滩一带建造了一些小型的駁船碼頭，用来进行鴉片的走私。到了1860年前后，外国輪船侵入了我国沿海和沿江的航綫，上海港的輪船航运迅速发展起来。这时外国侵略者又在黄浦江两岸强占土地，建造了大批輪船碼頭和倉庫，为他們的

侵略活动服务。

外国侵略者最初建造的輪船碼頭和倉庫，主要集中在吳淞江(俗称苏州河)以北虹口沿黃浦江地帶，后来又逐漸扩展到浦东、楊樹浦等地，于是沿着黃浦江的兩岸，綿延数十里，都遍布着各个帝国主义国家的碼頭和倉庫了。到了抗日戰爭前夕，上海港碼頭之中，属于帝国主义国家所有的就占碼頭总长度的71%，在倉庫总面积中，帝国主义国家也占有了79.2%。而且帝国主义所占有的碼頭倉庫，都是位于交通便利的深水岸綫，能够停靠远洋巨輪，便于貨物的运送，条件十分有利，因此港內的碼頭倉庫几乎全部都被帝国主义各国垄断了。

在这些帝国主义国家中，英、美、日三国占着主要的地位。当时的碼頭倉庫业一般都是和輪船业密切相联的，英、美、日等帝国主义国家分霸了中国的輪船航运事业，它們設在中国的輪船公司也都把上海港当作主要基地，因此上海港便成了帝国主义在我国航运业的中心。这些外国洋行和輪船公司，都有着附属的碼頭。如英国太古洋行所属的太古、蓝烟囪等碼頭，怡和洋行的公和祥、順泰等碼頭，美国总统輪船公司的大来碼頭，日本的日本邮船会社的汇山、三菱等碼頭，大阪商船会社的大阪碼頭等，其他德、法等国洋行也都有着各自的碼頭。这些碼頭都分布在黃浦江兩岸的重要地段。那时有一首歌謠：“浦东到浦西，大英、花旗(指美帝)、法兰西，日本小鬼不落伍，一溜楊樹浦。”这几句話充分說明了当时帝国主义各国分霸上海港碼頭的情况。

属于中国資本所有的少数碼頭，除了官僚資本招商局的浦东东栈和金利源等几个碼頭以外，私人資本經營的只有中华碼頭公司及大通、大达、宁紹、鴻升等十几个碼頭。这些碼頭规模都很小，地位又很不便，不能停靠大船，根本不起重要的作用。抗日战争胜利之后，国民党反动派虽然“劫收”了几个日本侵略者占有的碼頭，使官僚資本碼頭所占比重有所上升，但是英、美帝国主义仍然占据垄断地位，操纵着上海港的碼頭仓库业务。

解放之前，帝国主义霸占上海港的碼頭将近百年之久，他們利用这些碼頭进行了許多罪恶活动。大批外国商品通过碼頭运输上岸，傾銷全国，同时大量的財富又通过碼頭，装上外国輪船，运回帝国主义的老巢，加深了中国人民的貧困与苦难。帝国主义国家还利用上海港碼頭作为对我国武装侵略和干涉內政的工具，它們发动侵略战争时，軍舰载来的侵略軍往往通过上海港碼頭登上中国的陆地，屠杀中国人民。此外，帝国主义又常常通过上海港碼頭运来大批軍火，供应反动派镇压人民的反抗，甚至替反动派运兵，支援反动派打內战。这种种侵略活动，沒有一样不是通过碼頭来进行的。所以解放前上海港的碼頭，是帝国主义进行侵略的跳板。

二、傾銷与掠夺的通道

上海开埠以后，外国資本主义侵略者首先向上海港傾銷的就是毒害人民的鴉片。这些鴉片最初是用一种专门私运鴉片的飞剪船载运，后来又用輪船大量輸入。根据粗略的統計，

自 1843 年上海开埠后的 30 年内，外国资本主义侵略者输入上海港的鸦片总量将近 100 万箱之多，占当时输入全中国鸦片总量 180 万箱的 55% 左右。输入上海港的鸦片，除了当地销售以外，大部分又通过各条水路运入内地，毒害广大人民。外国鸦片贩子却从这种肮脏丑恶的“贸易”中，用害人的毒品搜括了巨额的财富。仅在这 30 年内输入上海港的 100 万箱鸦片，估计价值便要达到白银 5 亿两的惊人数字。这笔财富当然是要用劳动人民的血汗来偿付的，广大劳动人民辛勤生产出来的丝、茶等物资和大批白银，就是这样通过上海港，从码头装上外国侵略者的轮船，捆载而去。

从十九世纪中叶到二十世纪初，鸦片一直是上海港进口洋货的主要品种。除此以外，其他各种工业品的倾销也迅速地增长。这些进口的外国工业品，几乎全部都是各种消费品和奢侈品，而专门供应剥削阶级享受的奢侈品在价值上更占着很大的比重。这些洋货的倾销，挤垮了中国旧有的手工业，使得大批劳动人民失去生计，更加贫困。如洋布、洋纱的进口，就摧毁了上海附近原有的手工纺织业，造成了大量人口的失业。上海港码头上堆积的洋货越多，城乡劳动人民的生活就更加贫困，痛苦就更加深重。

解放前，上海是帝国主义在中国最大的经济侵略基地，上海港的对外贸易占着全国对外贸易额的一半以上。由于帝国主义商品的倾销，这种侵略性的贸易每年造成了巨额的入超，如 1933 年上海港的入超额竟达到 42,000 多万银元。这样巨大的财富也是通过码头装上外国轮船，流往帝国主义的老

巢的。

帝国主义通过上海港掠运回国的财富数量，简直无法计算。他们不仅运走了许多物资，如生丝、茶叶、棉花、桐油、猪鬃、矿砂等各种产品，而且还大量地掠走黄金、白银，使得上海港也成了最主要的金、银出口港。如1932年我国出口黄金总共5,900多万海关金单位（折合2,300多万美元），全部由上海港输出，而且全部运往美国；1933年，共出口黄金3,500多万海关金单位（折合1,400多万美元），也是全部由上海港输出，分别运往英、美两个帝国主义国家。1934年，在美帝国主义的“白银政策”影响下，中国白银大量出口，全年输出的白银共值26,700多万元，其中就有23,000多万元是从上海港出口的。因此，当时的上海港几乎完全成了帝国主义吸取我国劳动人民血汗的管道，而码头则对帝国主义的掠夺活动提供了运输上的便利。

抗日战争胜利以后，美帝国主义更是变本加厉，利用上海港进行了疯狂的倾销和掠夺。沿着黄浦江大大小小的码头、仓库，都堆满了美帝的“剩余物资”、“救济物资”和各种各样的走私商品。1946年，仅是报关进口的美国货即达三亿多美元，此外还有价值几倍以上的“免税”和走私货物，从豪华汽车、玻璃丝袜、胭脂口红、草纸，直到霉烂变质的奶粉、面粉、香烟以及破铜烂铁等等废物垃圾，象潮水一样通过码头，涌上陆地，充斥市场，泛滥成灾，逼垮了本来就已十分虚弱的民族工业，造成了全市三分之一以上产业工人的失业。这是上海人民至今仍然记忆犹新的灾难。

解放以前，在上海港处于半殖民地屈辱地位的一百余年中，碼頭一直被帝国主义利用作为傾銷商品和掠夺財富的通道，劳动人民的血汗就象黄浦江的水一样在碼頭下面流失了。

三、軍事入侵和武装干涉的捷徑

过去的碼頭不仅为帝国主义提供了經濟侵略的便利，而且也被他們用来作为軍事入侵和武装干涉的捷徑。自从上海开埠以后，黄浦江里就經常停滿了外国軍艦，各个帝国主义国家在上海港內都有专用的海軍碼頭。每逢中国人民进行反抗帝国主义的斗争时，大批外国侵略軍就从碼頭登陆，进行武装镇压。早在1874年，上海人民为了反对“法租界”扩张范围，强拆民房，进行了大规模的群众斗争，当时法、美两国的水兵就在外滩登陆，枪杀人民。又如1897年上海小车(独輪木车)工人因为反对“租界”当局加征捐稅而发动罢工，声势浩大，与“租界”的外国巡捕马队进行了英勇的斗争，把巡捕打得人仰马翻。这时，停泊在黄浦江心的外国軍艦就放炮威吓，外国水兵也排队上岸，协同镇压。以后每次发生群众反帝运动时，侵略者总是采用这一套镇压的办法，外滩碼頭經常有外国水兵登陆，残杀中国人民。1927年初，大革命高潮逼近上海，帝国主义惊惶失措，以英、美为首的各帝国主义国家慌忙調来了大批軍艦和軍隊。当时集中在上海的外国侵略軍共有二万多名，黄浦江上的外国軍艦竟达一百二十五艘之多。

日本帝国主义在上海发动“一·二八”、“八·一三”两次

战火时，更是依靠“租界”沿江的码头把运来的大批军队和武器弹药，起卸登陆，投入战争。1932年的“一·二八”事变，日本帝国主义就运来了十万侵略军和大批的飞机、大炮，对中国抗日军民造成了很大的威胁。在1937年的“八·一三”事变中，这种军事运输的规模就更大了。

1945年9月日本侵略者投降以后，美帝国主义的第七舰队船只立即开进了黄浦江，上海港内挤满了大大小小的美国军舰，许多大型码头都被美国侵略军强行征用，靠泊船舰，装卸武器和各种军用物资，沿江仓库里堆满着专供屠杀中国人民的武器弹药。外滩一带到处飘着美国旗，拥塞着美国兵，完全成了美国的“占领地”。

除了直接的军事行动以外，帝国主义还一贯干涉中国内政，支持反动政权，利用港口码头为反动派输送军火，转运军队。早在1860年前后，太平天国革命战争时期，外国侵略者便源源不断地通过上海港供应反动清军大量军火，帮助清政府镇压太平天国革命。根据不完全的统计，自1859年至1864年初，上海的各家外国洋行通过海关卖给清军的军火就有：各式洋炮3,800门，洋枪42,600支，炮弹15,550发，枪弹16,300万发，火药100万磅，硝磺23,600石。此外，还有许多没有经过海关的直接交易，数字也很不小。这些军火都在沿浦码头起卸上岸，转运各地，供应反动清军屠杀人民之用。

1861年冬，当太平军进攻部队逼近上海时，驻在上海地区的清军，兵力空虚，惊惶失措。便勾结英帝国主义调集了长江上的全部英国轮船，从安庆把反动头子曾国藩、李鸿章部下的

清軍 8,000 多人搶運到上海，登岸防守，加強反動派的力量。

以後，上海就長期地成了反動派和帝國主義相互勾結的大本營，上海港成了帝國主義供應反動派軍火的最大轉運站，通過上海港碼頭裝卸轉運的軍火不計其數，對中國人民造成了慘痛的災難。從清政府到北洋軍閥再到國民黨反動派，都通過上海港取得了大批外國軍火，作為他們進行內戰的資本。尤其是在日本侵略者投降以後，美帝國主義和國民黨反動派為了搶奪勝利果實，互相勾結，以上海港作為中轉基地，用美國軍艦和船隻為蔣匪幫搶運大批軍隊、武器趕赴內戰前綫，進攻解放區。並且美帝又不斷地從海外運來大量軍火，供給蔣匪幫屠殺中國人民。在四年解放戰爭時期中，通過上海碼頭轉運的反動軍隊和軍火的數量難以計算。1948 年末，國民黨反動派已經面臨着土崩瓦解的局勢，美帝國主義還妄想支持蔣匪幫進行垂死掙扎，通過了一項新的“援華法案”，其中規定將上海港作為美國援蔣軍火的主要卸貨地點，並且指令美國海軍派遣五艘載重 5,000 噸以上的軍艦向上海趕運武器彈藥。根據美帝國主義自己透露的材料，僅僅在這年十一月份一個月內，經由上海美軍司令部之手無償交給蔣匪幫的武器彈藥價值就達到 6,640 萬美元。這是美蔣反動派利用上海港碼頭搶運軍火屠殺中國人民的一個罪証。

解放以前，在帝國主義和反動派控制下的上海港碼頭，主要地就是用來進行這樣一些罪惡的勾當，嚴重地危害了中國人民的利益。因而當時的碼頭就象是套在黃浦江上的枷鎖，鎖住了中國人民的經濟命脈，束緊了中國人民的咽喉。

第二章 旧上海港的碼頭是 階級剝削的工具

一、吸飽鮮血的洋老板

帝国主义霸占上海港的碼頭，不仅是为了便利他們进行各种經濟和軍事的侵略活动，同时也是为了把碼頭当作直接进行剝削的手段。多年以来，他們从碼頭仓库業的經營中捞得了大量的錢財。

解放前的碼頭仓库業是一項撈錢的“黑門”。当时碼頭上的主要营业收入有上下力資、棧租、靠泊費进出棧業務費等項，而上下力資是其中最基本最主要的收入，占着全部营业收入的70—80%以上。盘踞在碼頭上的帝国主义分子(洋老板)、資本家、买办、包工头等等剝削階級，一方面对碼頭工人进行敲骨吸髓的重重剝削，占有了絕大部分的力資；另一方面对于貨物的装卸更是巧立名目，滥收費用，借机搜括，通过貨主把一大笔額外的化費轉嫁到消費者的头上，直接間接地剝削了广大的劳动人民，从而掠夺了巨額的血腥財富。

在半殖民地时期的上海港，碼頭上最大的剝削者就是吸飽了中国人民鮮血的洋老板。

帝国主义分子在建造碼頭之初，就对中国人民进行了最

疯狂的掠夺。他们为了建造码头的需要，无视我国主权，在黄浦江两岸强夺民地，霸占水域，造成了很多农民丧失家园、流离失所的惨状。早期的例子已难查考，就在进入二十世纪以后，还不断地发生这类事件。1917年，美帝国主义分子劳勃·大来，在浦东白莲泾建造大来码头时，指使高大年、贾胜发等地痞流氓，强买沿江土地，又用各种借口，克扣地价，逼得许多农民无处安身、家破人亡。同时还蛮横无理地圈断公路，封闭黄浦江上八大渡口之一的姜家渡，以扩充大来码头的范围，甚至填没了白莲泾港水面的五分之一，作为大来码头的地基。白莲泾港是上海、川沙、南汇三县的交通要道，来往船只很多，被帝国主义分子强行填堵后，水流加急，交通拥塞，使得民船航行的安全大受影响，增加了船民的危险和困难，撞船、沉船事件不断发生。又如1932年英帝国主义的公和祥码头公司扩建浦东其昌栈码头时，也是利用当地流氓强买民产。有一个姓刘的农民坚决不卖，公和祥码头公司的大班格兰特就使出毒计，把刘家土地圈入码头围墙之内，并指使码头门警百般刁难刘家人口的出入，又把煤渣垃圾堆在刘家土地的周围，几次下雨，一块良田就变成了水塘。就这样，把姓刘的农民活活的逼死，土地还是被霸占了。

在码头业务的经营上，洋老板发的横财更是可观，他们究竟吸取了中国人民多少血汗，是一个不可告人的秘密，外人不得而知。但是从一些零星透露的情况，也可以大致看出他们剥削的残酷程度。码头公司向客户收取的栈租、靠泊费，是全部归公司所得的。此外在装卸货物的上下力资中，还要提取

絕大的比重，一般总在七、八成以上。如英商公和祥碼頭在1906—1940的35年中，平均每年上下力資收入的76.62%都被洋老板吞沒了。而且这一比例是不断提高的，如以上面所說的35年分期来看，从1906年的66.03%增加到1937年的72.77%，又增加到1940年的83.47%和1941年的85.62%。这是多么惊人的剝削率啊！但是即使是这样的比例，还不足以表明洋老板的剝削程度，因为碼頭公司在力資收入之外，还有栈租、靠泊費的收入，是全部归洋老板淨得的。

再从个别品种貨物的装卸力資来看，剝削的沉重更为惊人。例如日商黃浦碼頭帳册所載，装卸烟叶筒，碼頭公司规定每桶力資3.70元，洋老板坐拿3.32元，剩下0.38元发給买办和包工头，經他們克扣之后再分給工人。又如生鉄装卸力資每吨2.02元，洋老板坐拿1.52元，下余0.50元发給买办和包工头。其他雜貨装卸每小件力資0.14元，洋老板只发給买办0.028元。这一点点少得可怜的力資，再經過买办和包工头的层层克扣，能落到工人手里的几乎沒有了。

这个分配比例，英、美、日各个帝国主义碼頭大体上都是一样，难怪洋老板要大发橫財，賺的錢不計其数了。从公和祥碼頭公司的帳面数額来看，自1906年到1927年，公和祥碼頭公司的每年利潤額經常达到70万两銀子左右，自1931年到1940年，公和祥碼頭公司的利潤額平均每年达到136万多元。而公和祥的洋老板霸占碼頭78年之久，在这个长时期中，他們剝削了中国工人多少血汗可想而知。

再如美商的大来碼頭，虽然规模比公和祥稍微小一些，但

是剝削的手段却絲毫不比公和祥遜色。大來碼頭在太平洋戰爭期間被日軍占領，日本侵略者投降后，已經殘破不堪，大來復業的時候，根本沒有增加投資，除了2台破爛的吊車外，就只有幾台打字機，全靠压榨碼頭工人的血汗，發了橫財，自1945年11月開始，到1946年5月為止，短短的六個月中，便已獲得淨利偽法幣十億元以上，按當時外匯牌價可折合447,000多美元。那時停靠一艘班輪，卸下2,000噸貨，大來碼頭就可以收入5,000美元；若是來了不定期的“野雞船”，卸的貨多，一艘船竟能收入10,000多美元。其中大半都是碼頭公司的收益，剝削非常沉重。大來洋行大班杰勃生在1948年說，1946與1947年的兩年中，大來碼頭就賺了2,500,000美元，這筆巨大的財富當然完全是剝削中國工人而來的。

洋老板撈起錢來手狠心黑，對工人的力資拚命刮，吸盡了工人的血汗。另一方面又操縱裝卸價格，任意提高費率，造成許多不合理的現象，直接間接地影響中國的經濟和勞動人民的生活。公和祥碼頭過去一向利用壟斷勢力，控制着上海港碼頭的費率，裝卸業務多的時候，就隨意抬價；裝卸業務少的时候，就跌價競爭，排擠其他公司。在抗日戰爭勝利以后，上海港軍需、美貨的運輸特別多，裝卸業務畸形“繁榮”，公和祥老板一看投機有利，就聯合大來、太古兩個外國公司，再帶上官僚資本招商局和民族資本中華碼頭公司，組成了一個壟斷碼頭費率的集團。事實上價格的變動全由洋老板做主，公和祥大班格蘭特大權獨攬，一個電話通知各碼頭漲價，大家一齊跟漲，有時上午一個電話加一倍，下午再來一個電話又漲

一倍。由于滥收费用的结果，有时仅仅上下力资一项，就超过货物价格一半以上。

除此以外，还应当注意的是，这些帝国主义资本的码头，都是属于帝国主义在华垄断资本的一部分，如公和祥码头公司是英商怡和洋行系统的企业；大来码头和美商总统轮船公司的关系也非常密切。由于这些码头提供的特殊便利，使得它们各自的资本集团都从中获得了额外的利益。这一笔帐就更加不易计算了。

二、为虎作伥的买办

在半殖民地半封建的旧中国，帝国主义分子的剥削活动经常依靠买办的帮助。买办是洋老板的代理人，是帝国主义的忠实走狗，死心塌地为外国主子服务，千方百计压榨本国劳动人民的血汗，奉献给洋老板，自己也从中捞些油水，舐食洋人的碗底，喂肥了自己。

码头上的买办，对码头工人的剥削非常残酷，剥削的方式也很多。他们的收入来源主要有包仓库、包装卸以及其他的额外勒索。

外商码头的仓库，通常包给买办管理，洋老板按议定的数额付款给买办，由买办雇佣职工管理仓库，从中扣除薪金进行剥削。在买办下面一般设有买办帐房，雇佣二买办、三买办，作为买办的助手，做些联系工作以及管理帐目。此外还有理货、学徒等职工，管理具体业务。除了二买办、三买办薪金较高以外，一般职工的工资都很微薄，包管仓库的款项大部分都被买

办吞沒了。如抗战前公和祥碼頭买办甘翰臣向英国老板包下仓库管理，一座三层楼的仓库每月金額 294 元。实际上甘翰臣只雇佣三个职员和一个学徒管理一座仓库的全部事务，平均工資每人約 10 元，共付出 40 元，淨剝削 254 元。而买办包下的仓库何止一座，少則几座，多則几十座，每月仅仅从包办仓库管理上就要剝削一笔巨大的款項。

此外，碼頭上的买办一般又都兼充大包工头，他們利用地位的方便，直接向洋老板包下碼頭上的装卸业务，或是轉包給人，或是自己設立扛力帐房，找几个二包头，坐享分成之利。如黄浦碼頭买办戚永庆，汇山碼頭买办黄吉棠，华順碼頭买办黄清华等，都是以买办的身份又兼大包工头，进行双重剝削。

前面說过，洋老板对工人力資的剝削非常沉重，碼頭公司收入力資的 70—80% 以上都被他們吞沒了，发給买办的力資只有 20—30% 左右，而买办从这笔残余中又要扣除 60% 以上。前面所說的烟叶筒，装貨的时候需要 2 个工人滾一筒，碼頭公司向貨主收取力資每筒 3.70 元，洋老板扣去 3.32 元，将近 90%，余下 0.38 元发給买办，买办从中剝削 60.53%，扣下 0.23 元，剩下 0.15 元給包工头，包工头每筒再扣 0.07 元，两个工人每人只到手 0.04 元。又如生鉄力資每吨 2.02 元，洋老板坐拿 1.52 元，发給买办 0.50 元，买办从中提取 60%，扣去 0.30 元，余下 0.20 元，包工头再拿 0.14 元，工人到手只有 0.06 元。

从单位貨物力資的分配中已能看出剝削的严重程度，从大批貨物力資的分配中更清楚地看出剝削者和工人收入的对

比，更鮮明地暴露了碼頭剝削的殘酷。例如 1937 年 7 月下旬，黃浦碼頭停靠一艘輪船“新寧汀考脫號”，載來鋼材 9,270 英噸，共卸貨 12 天，每天 275 個工人做工，總計 3,300 工。碼頭公司收力資 21,428.22 元，加上外檔現提、靠泊等費，共收 22,726.56 元，東洋老板扣下 16,693.81 元，發給買辦 6,032.75 元，買辦又從中扣除 2,712.75 元，再加上額外貼力，每噸 0.20 元，買辦分 40%，合計共收入 3,454.40 元。余下力資 3,320 元，還要經過大小包工頭的剝削，貼力的 60% 也全歸他們所得，最後落到工人手里的一共只有 1,911.00 元，按 3,300 個工分攤，每個工人每天所得只有 0.58 元。這個數目不但不能夠和東洋老板的收入 16,690 多元相比，就是和買辦一人獨得 3,450 多元相比，也已經不知相差了好幾千倍，何況買辦還有其他的剝削收入。

所謂“貼力”，不過是買辦額外收入的一種。買辦利用自己接近洋人，又兼着大包工頭的特殊地位，經常假借工人名義向貨主勒索各種陋規，如酒錢、貼力等等。實際上這些額外收入，都歸買辦和大小包工頭分贓，工人絲毫無份。例如黃浦碼頭收取的貼力，買辦戚永慶獨得四成，大小包工頭分三成，余下三成分為三十股，其中買辦家屬（大小老婆等）占十二股，小買辦（買辦的兒子）二股，二買辦二股，三買辦一股，其他十三股由公司帳房、扛棒帳房、擋手、跑碼頭等人分攤，總計起來，買辦還是分到貼力的一半以上。

除了克扣力資、貼力、職工工資以外，買辦的剝削來源還有堆裝費、理貨費、夜工費、夜工飯貼、行李費、船票等等。而

且还要在仓库中弄虚作假，偷窃盗卖，大秤进、小秤出，进栈一千，只报八百，各种花样，层出不穷。公和祥码头买办甘熾先（甘翰臣的儿子），每天供给码头上职工吃的饭，向来不必花钱买米和煤，全部从客户存货中报销。

由于这样残酷沉重的剥削，难怪买办们一个个都是家财累万，日夜过着荒淫无耻的生活了。

三、唯利是图的中国资本家

解放前上海港的码头仓库，绝大部分都为帝国主义所占，中国官僚资本只占有其中一小部分。官僚资本的码头，如招商局的金利源码头等，始终聘请洋人担任经理，在经营管理上实行的是买办制度，在业务上完全是外国资本的附庸。它们残酷地剥削和压迫工人，为四大家族大肆搜刮人民的财富。

至于私人资本的码头仓库业，仅占着全港码头总长度的15%，仓库总面积的12%，而且地位不便，水深不足，设备简陋，规模很小，经营分散，一般都是附属于私营轮船公司的，主要供本公司的轮船使用。当时规模较大的独立的私营码头业只有浦东的中华码头公司，最初叫作义泰兴码头公司，1918年成立，营业逐渐扩大，于1927年改组为中华码头公司，拥有董家渡南栈、北栈、白莲泾以及周家渡等几处码头。在外国侵略者的垄断操纵之下，先天软弱的私营码头，根本不能与帝国主义的码头相竞争，只能做一些外国老板不屑做的零头生意。例如装卸煤炭，洋老板怕弄脏了码头，影响其他货物的业务，不大愿意做，就让给了华商码头。又如一些华商私营

輪船公司行駛于沿海沿江的輪船，船型不大，也都停靠在與本公司有關的碼頭上，這就是私人資本碼頭業的主要營業對象了。

儘管如此，私營碼頭業的資本家却絕沒有放鬆任何可供剝削的機會，他們剝削收入的數量雖然比不上外國同行，但是剝削的手段和程度却並不比洋老板差。

又泰興碼頭公司的資本家，原是依靠代英帝國主義經營的開灤礦務局推銷煤炭起家的，在第一次世界大戰期間，包租外國輪船運煤，賺了不少錢，煤炭生意越做越大，又開辦了許多工廠、企業，成了剝削工人的大資本家。他每年運銷的煤炭最多時達到 200 萬噸，需要有專用的碼頭堆棧停靠煤船，堆存卸煤，就組織了又泰興碼頭公司，專門為自己的煤炭營業服務，從而提高了銷煤的利潤，同時又加強了對碼頭工人的剝削。一舉數得，撈錢的算盤打得非常精刮。

又泰興碼頭既然是資本家為了自己運銷煤炭的便利而設立的，煤炭的堆棧費等費用，當然不是營業的主要收入，於是上下力資就愈加成了資本家剝削的主要來源。又泰興南棧碼頭在 1922—1927 年的總收入共為 1,628,068.35 元，其中上下力資收入為 1,080,099.82 元，占總收入的 66.3%，而碼頭公司從力資所得的淨收入則為 588,929.05 元，占力資收入的 54.5%。又泰興北棧碼頭在 1920—1927 年的總收入共計 1,235,895.76 元，其中上下力資收入為 1,014,170.81 元，占總收入的 82.1%，碼頭公司的力資淨收入為 642,468.15 元，占力資收入的 63.3%。從這個比例中可以看出，裝卸工人的

力資，是碼頭資本家最主要的剝削收入。

通过这样残酷的剝削，义泰兴董家渡南、北栈两处碼頭每年都是利潤累累，1922年这两座碼頭的利潤額共計68,269.53元，1925年的利潤額为88,765.60元，1927年又增加到299,340.00元。自1922至1930年这两座碼頭的利潤額合計达到1,257,402.59元，資本家从碼頭經營中发了大財。这不是从工人身上剝削来的，还能从哪里来呢？

資本家为了賺錢，想尽了一切办法。因为那时候帝国主义在上海港的势力很大，“洋栈单”吃得开，而且兜揽生意又必須找洋人的“船头行”（輪船公司的代理人），所以义泰兴碼頭公司虽然全部是中国人的資本，也要想办法挂上外国旗，便出錢找英商壳件洋行做代理人；并且又以高价雇佣外国人当“碼頭鬼”（碼頭管理人，工人称之为碼頭鬼）。另外还請了浦东大流氓张阿六、賈福田当碼頭的“顧問”，通过这些方法，勾結帝国主义和封建恶势力，压制工人，便利自己的剝削。

义泰兴碼頭平时挂着外国旗，靠着洋人的牌头，妄想托庇帝国主义的“保护”，但是一旦遇到形势轉变，发生反对帝国主义的革命高潮时，便立即见风使舵，扯下外国旗，挂上中国旗，抬出了中国資本的招牌。这种种投机取巧的卑鄙行为，都不外乎是为了招揽生意，图謀利潤。例如1925年“五卅”运动时，上海工人发动总罢工，外商碼頭的工人也都拒絕为帝国主义装卸貨物。义泰兴的資本家一看形势不对，急忙通知碼頭洋經理改挂中国旗，并马上送去旗子两面，請洋經理亲自看着它立即升起，以免受到罢工的影响。同时却又利用外商碼頭

停頓(因罢工而停止装卸)的机会，暗中委托洋人向各外商輪船公司招揽营业，拉攏外国輪船停靠义泰兴碼頭。資本家只知自己图利，絲毫不顧反帝运动所受的影响，甚至在英、日、美帝国主义疯狂屠杀中国人民之时，竟然丧尽天良，秘密供应各帝国主义工厂的用煤，并允許日本煤輪“淀丸”停靠碼頭，又召来大批反动警察和軍隊，强迫工人卸貨。从这些方面可以看出，資本家只要有利可图，是根本不顾民族利益，甘心为帝国主义效劳的。

义泰兴碼頭是以堆存煤炭为主，資本家在这方面也有一套弄虛作假的手法，欺騙客戶，增加自己的收入。煤炭在进栈时，按例要扣去耗損，一般按九八交卸，即1,000吨煤只作980吨計算，其余20吨就成了碼頭公司的額外收入；而且煤炭露天堆放，一遇雨雪，非常容易吸收水份，增加重量，1,000吨可以变成1,050吨。等到购煤客戶凭栈单前来提貨时，按例每千吨又只发煤980吨，这样碼頭資本家就到手了70吨煤。提煤的客戶当然也不会吃亏，最后还是加在用戶身上，倒霉的仍旧是广大的劳动人民。

义泰兴碼頭公司賺了錢，规模扩大了，改組为中华碼頭公司，1927年成立时的資本总额30万元，1934年迅速增加到300万元。随着碼頭规模的扩大，資本家对碼頭工人的剝削也大大加深了。

抗日战争期間，中华碼頭被日本侵略者占据，受到了很大的破坏。抗战胜利以后，国民党反动派搶运美帝“剩余物資”，上海港的輪船航运一度畸形“繁盛”起来，碼頭倉庫业也跟着

大搞投机。中华碼头的資本家收回碼頭之后，根本沒有增加投資，就利用残余的破烂設備，恢复了营业。那时候，碼頭上都堆滿了美国貨，业务十分繁忙，碼頭日夜开工，經常要加夜班，資本家却借口加班，向客戶大收加工力資，半夜工照定价加 50%，全夜工要加一倍。資本家剝削的力資本来已經很多，再要加倍計算，剝削收入就更多了。这时中华碼頭又和帝国主义資本的公和祥、太古、大来等碼頭以及官僚資本的招商局碼頭勾結起来，以公和祥为首，組織垄断小集团，操纵碼頭費率，任意加价。这些增加的碼頭費用，最后当然还是加到物价上去，由貧苦的劳动人民来承担。中华碼頭和招商局碼頭为了加强剝削，甘心充当帝国主义的仆从，跟在洋老板的屁股后面，唯命是从，助长帝国主义的气焰，和帝国主义一起掠夺本国劳动人民的財富。

通过这許多剝削行为，中华碼頭在抗战胜利后的两、三年內大发橫財。从帳面上看，这几年所获的純益数字如下：

1945 年	伪法币	3,481,925.79 元
1946 年	伪法币	536,316,512.24 元
1947 年	伪法币	2,644,868,494.88 元
1948 年	伪金圓券	359,147.11 元

虽然当时物价狂涨，通貨膨胀达到惊人的程度，劳动人民受尽了痛苦，但是資本家是不会吃亏的。中华碼头的資本家早已把他們所賺的錢随时套购外汇，換成了美元。到解放前夕，中华碼頭公司积存的美元共有 50 万之多，此外在这几年

內又修建了六所倉庫，一座洋松碼頭，兩幢宿舍；另外還有篷子倉庫等，一起也要值到五、六十萬美元，連同現金共計一百多萬美元。這就是說，中華碼頭在1945年秋天開始復業，兩、三年的時間就剝削了一百多萬美元。這是多么沉重的剝削啊！

四、吃人不吐骨頭的包工頭

碼頭上的洋老板、買辦和中國資本家，對工人的剝削極端殘酷，並且十分狡猾地不和工人發生直接的僱傭關係，而是利用包工頭來實行對工人的統治和管理。包工頭依仗帝國主義、反動政權和封建惡勢力的支持，包攬了碼頭上的裝卸業務，監督工人做工，對工人進行殘酷的剝削。

包工頭的剝削又分成許多層次。在大包工頭的下面通常設有“帳房”和“擋手”，他們是包工頭的助手，幫助包工頭經營收支帳目和裝卸業務的聯繫、監督等工作。在擋手下面又有許多“跑碼頭”，他們是包工頭的小伙計，經常在碼頭上巡視。這些人都是包工頭的走狗，依附包工頭為生。除此以外，在大包工頭之下，還有着許多二包頭，他們把碼頭上的裝卸工作分割成許多部分，各霸一項，和大包頭拆帳分贓。那時碼頭上的裝卸工作，被這種封建把頭制度割裂成為許多工種，如扛棒、肩運、堆裝、翻艙、轉棧、過駁等等，五花八門，名目繁多，實際上都不是由於工作的需要，而是包工頭們把持分霸的結果。如太古碼頭的進出口貨物，就要經過七道手續，換六次工人；招商局金利源碼頭在大包工頭之下又分扛棒、肩運、南北洋出口、長江出口、鮮貨現提等幾個部分，各有二包頭，相互不能侵犯。

在二包头之下，有时还有三包头，有时就是直接跟随着一批小头脑，又叫小領班。小領班負責召集工人，遇着装卸工作，由二包头通知小領班召喚工人做工。碼頭包工制度的組織大体如此，但各个碼頭并不完全相同，层次有多有少，按照装卸工作的情况和碼頭上的封建把持关系而定。

包工头对工人的剝削有明有暗，花样很多，主要的就是拆帳。大包工头从碼頭公司領得的力資中首先要扣除絕大部分，余下的再通过二包、三包等层次逐級扣除，最后分給工人，真正只剩下了一点零头。如招商局金利源碼頭，大包工头鮑朝云收到装卸力資后，先提出二成作为包工头交际人事的“开支”，其余八成中再提出 40—50%，飽入私囊，这样已經去了大半，而剩下的一小半还要再經過二包、三包的克扣。此外如中华碼頭大包按各种不同貨物，克扣力資 40—80%；大达碼頭包工头除公开扣除 60—70% 以外，还要加扣 10% 作为“福利金”，实际上这“福利金”也是剝削的名目，工人們是根本没有什么“福利”的。

二包头扣除的成数沒有定规，根据各个碼頭的情况、貨物的种类而有所不同，但是剝削仍然非常残酷。如二包邵会廷要克扣力資四成至六成之多；二包徐金生一人一天要独拿 32 个人的拆帳份額；輪装大包头来明星手下的一个二包，包一个艙口，一天收入 17 元，只付給工人 2.50 元，剝削 85%。此外小包头、小領班还要再克扣，克扣的成数更沒有一定，小領班至少也要拿双份。最后輪到工人，簡直分不到几个錢了。

甚至在工人分攤这一点点剩余力資时，包工头还要参加。

如公和祥碼頭包工頭宋玉書，一人就要算上他三份半（本人一份，老婆一份，兒子一份，他家養的一條狗也要攤上半份）。那時每天進出棧約有 18 班，每班三份半，一天就要攤上 63 份。太古碼頭包工頭周瑞生也是這樣，他家里的老婆、孩子、佣人、打手、貓、狗都要按份拆帳。公和祥另一個包工頭張志發，自己家里所用的水電費全都分攤在工人的頭上。其他的包工頭也都普遍地吃空份，明明是 10 個人做的，硬要照 12 個人分攤，15 個人做的要算 20 個人，多出來的名份都是包工頭的收入。

拆帳是明的剝削，另外還有暗的。包工頭在拆帳時，往往還要瞞噸位、瞞運價，明明做了 1,000 噸，硬說只有 800 噸；收下力資 1,000 元，告訴工人只有 700 元，一筆糊塗帳，不知怎樣計算的。工人明知不對，也不能過問，誰要是問一聲，包工頭就把兩眼一翻說：“他媽的，大爺會少你的錢，就是少了又怎麼樣？”再不然就把手槍一拍說：“認得這是什麼東西嗎？”工人若是爭論一下，輕則下次拿不到工票做不到工，重則就要遭到慘痛的迫害。

有的時候，包工頭干脆不給工錢，強迫工人白做。招商局第三碼頭小包頭吳啟玉逢年過節就要工人替他“義務勞動”，白做一天，一文不給，說這算是貼補他的交際損失。就在平時也常常會有這種“義務勞動”。

除了規定的力資以外，包工頭還可以向貨主收取貼力、酒錢。而且額外陋規的名目很多，上車有上車錢，落駁有落駁錢，天雨有天雨錢，快裝有快裝錢，貨物在碼頭上過夜，要保險錢、過夜錢，還有天熱錢、天冷錢等等。這種種貼力、酒錢的收

入，數額很大，全歸大小包工頭分贓，工人們是拿不到的。

就是這樣，工人所得的一點微薄工資，包工頭還不肯爽爽快快地給，要幾天一結帳，拖拖欠欠。工人本是做一天吃一天，不能等待，況且在解放前物價飛漲的情況下，工人分攤的幾個錢，隔了幾天才能到手，已經一文不值，買不到東西了。而包工頭卻把拖欠工人的工資拿去囤積，做投機，剝削更多的錢。另一方面，工人家里等米下鍋，就不得不向包工頭借高利貸、印子錢。這又是包工頭的一種剝削方式，如勝記公司外檔頭子林杏生，借給工人高利貸，每天要加四成的利錢，三天不還就得挨打受罵。

另外，包工頭不時還要向工人“打秋風”，勒索工人“禮金”。每當逢年過節以及包工頭家里的“婚、喪、喜、慶”，工人都得送禮。這種變相的剝削，每月都要有幾次。包工頭“打秋風”的名目很多，陽壽、陰壽、三朝、滿月、兒子結婚、女兒出嫁，都要工人出錢，沒有錢也得借印子錢送禮。有的包工頭一年要做兩次“生日”，上半年做過，下半年又要做。“四十大壽”也要連做三年，前一年“預祝”，第二年“正壽”，第三年是“陽曆歲數”。蘇州河有一個包工頭甚至每生一個女兒，就強迫工人交一筆“嫁妝費”。

此外，聚賭抽頭，騙工人的錢，是包工頭剝削的又一方式。工人不願賭的，就是“不賣面子”，下次不給工做。逼得工人只好把一點血汗錢輸光。

這樣的殘酷剝削，榨干了工人的血汗，包工頭真正是“吃人不吐骨頭”，個個都成了家資累累的財主。在抗戰以前，二

十年代时期，开灤碼头的两个包工头张錫华和韦成記，就已經是拥有一、两百万家当的百万富翁了。大来碼頭包工头賈柏馨，从1946年初到1947年6月底，18个月中除了一切碼頭开支外，剝削工人淨得，折合白米280多万斤。平均每天收入白米5,200斤，要是供一个人吃，足够吃14年。所以他在两、三年內就造起了10条駁船，两幢三层楼的洋房。招商局十六鋪碼頭大包鮑朝云，自从承包碼頭之后，就連續开了三昇煤球厂，造起了三幢三层楼的洋房。

帝国主义、买办、中国資本家、包工头等剝削階級的巨大財產，都是建筑在广大碼頭工人的血汗和痛苦上的。下面就讓我們来看看当年的碼頭工人是怎样劳动和生活的吧。

第三章 “苦力”——两条腿的牛马

一、累断筋骨的劳动

解放前，碼頭工人被压迫在社会的最底层，洋老板、买办、中国资本家和包工头从他们身上剥削了巨大的财富，但从来不把他們当作人看待，总是使用各种污辱性的名詞来称呼他們。帝国主义分子把工人叫作“苦力”。这些剥削者常常說：“三条腿的蛤蟆找不到，两条腿的驴多的是。”他們把碼頭工人当作两条腿的牛马，而碼頭工人也确实整天干着比牛马干的还繁重的工作。

那时候碼頭上的装卸工作，完全依靠碼頭工人拚体力。洋老板和中国资本家为了攫取高额利潤，尽量利用工人的廉价劳动力，而不愿使用机器。当时在公和祥和大来碼頭上虽然也有一、两部吊车，但那只是为了做广告、摆样子用的，实际上很少开动。如果貨主要求使用机器装卸，收費就特別高，所以貨主也不要求动用机器，不管多么重的貨物，都是由碼頭工人来搬运的。

在封建把持制度的統治下，碼頭上的工作被分割为扛棒、肩运、輪装、煤装、堆装等等部门，但不管哪种工作，总不外乎是用手臂和肩膀来搬，主要的分工也就是肩运和扛棒两种。

肩运工人除了一块破烂的搭肩布以外，沒有任何劳动工具，全靠两只肩膀来夯，所夯的貨物大都是米包、糖包、豆包之类，每包都在二、三百斤左右，此外也有重达五、六百斤的牛皮捆、草席包和药材等，負担十分沉重。

扛棒工人使用扛棒和绳索扛运貨物，一般是两人一档，遇到特別重的貨物，也有需要几档扛棒或十几档扛棒一齐抬的。扛运的貨物有棉花包、洋布箱子、牛皮捆、烧碱筒、卷筒紙、生鉄、鋼板以及其他装箱貨物等。重量至少四、五百斤，也有上千斤的。

碼頭工人承当着这样沉重的負担，身上压着几百斤的貨物，不是一小时、两小时，而是一連十几小时，在碼頭和仓库之間来来往往，每天少說也得跑上几十里的路途。这种劳动，真正是牛马不如，压干了工人的血汗。

碼頭工人每天背着重担跑的几十里路，不是平平坦坦的大道。那时候碼頭上的道路，不是烂泥路就是碎石路，高低不平，三步一个坑，五步一个洼。到了下雨天，到处都是水塘，又陷又滑，单身都难走，何况背了几百斤的貨物。工人赤脚穿着草鞋走在碎石路上，就象走在尖刀山上，肩头压得重，脚底痛难熬，一双草鞋不到半天就磨破了。尤其遇到严寒的冬天，草鞋冻得发硬，工人的赤脚冻得发紫，裂开一道道的血口，在碎石子上或者冻得僵硬的泥块上一摩擦，冻肿了的脚鮮血直流，一步一个血印，干了一天下来，脚上的血肉和草鞋粘在一起，脫都脫不下来。

走平路不算难，上楼还要难，碼頭上的仓库很多是有楼

的。象隆茂棧的一所倉庫有三層樓，工人背着几百斤的貨物从碼頭到倉庫要走五百多步，進倉庫上三樓再要爬八十二級階梯。一天至少要跑几十个肩次，甚至一百多个肩次，跑到后来，两条腿就象灌上了鉄砂，硬是提不起来。但是工人们为了生活所迫，不得不拚着命弯着腰一步一步往上爬。好不容易上了楼，又要爬跳板。碼頭老板为了节省仓位，貨物要堆得高，齐屋頂，用几条七、八寸宽的跳板搭起来，叫工人把貨物送上去。工人们一个跟着一个，不許掉队，脚步稍微慢一慢，包工头的皮鞭或藤条就会落到身上，下次也就別想再干了。

象这样干了一天下来，工人们下工以后，个个累得踉踉跄跄，两条腿根本不听使喚，肩膀磨得皮破血流，腰干就象断了一样，弯不下身来。要想坐下来休息，只能背靠着墙，两手扶着，就地一滾，睡倒就不能起来，吃飯也只能扒着吃。第二天早上起来，也必須先翻一个身，脸朝下扑在地上，用两手慢慢撑起来，掙扎着再去上工。

新抬扛棒的工人，肩头上总是压得出脓出血，工人沒錢医，只好买张豆腐皮貼貼，或者抓把破棉花包一包，一撕开脓血直流，人都痛昏过去。有些老扛棒工人肩头上磨老了，就会长出一两寸长的毫毛，沉重的負担把人的生理现象都改变了。

上面是碼頭上的情况，要是在船艙里做輪装工人，那又是一番苦楚。輪装工人是在艙里起貨的，不管几百斤的包子或者几千斤的机器箱子，都要由工人搬移，吊上吊杆。有的小船沒有吊杆，劳动量就更大。船艙里又悶又黑，又沒有通风設備，在酷热的夏天，船壳鉄板被太阳晒得滾燙，温度高到摄氏

40度以上，汗水不断地往嘴里流。而且輪装工人的工作時間沒有一定，一直要把船卸空才能休息，有时要連續做到几天几夜。如果做定期班輪，还要特別加快速度，船期不能耽擱，更得拚命赶做。

碼頭工人这样沉重的劳动，即使在数九寒天，光着背，也会累得滿身大汗，渴得要命，但是却連一口水也喝不上。碼頭上只是在每年端午节到中秋节的时候才供应茶水。这种茶水，不过是挑两桶开水，再冲上几桶自来水，或者干脆就是江水。冲上生水的原因，一来包工头为省錢，二来是怕工人喝燙开水耽誤時間。甚至就是这种生水，工人如果多喝几口，稍微慢一点，包工头就会搶过工人喝水的竹筒，丢下黄浦江去。至于洗澡，就更不必說了，工人在下工以后，遍身的衣服都可以擰出汗水来，只好在黄浦江里洗一洗，或者是在輪船的污水管下面冲一冲。

工人們不但劳动条件这样恶劣，而且生命也毫无保障。中外資本家和包工头只顧自己賺錢，把工人的性命看得一文不值，甚至逼迫工人干各种危险的工作，因而經常造成死亡工伤等严重事故。如1940年一艘意大利輪船装载了一种黄色粉状的有毒物品，停靠在公和祥碼頭。因为是毒品，需要使用一些防护設備，船公司为此付給輪装包工头福安装卸行的老板一笔額外補貼費。福安行老板收下了这笔費用，却說：“防护用具哪里有？誰死了算倒霉！”就叫小領班喊工人开工，工人不知底細，开工不久就倒下了一大片，結果三十四個工人中毒，一个工人死亡。事后受害工人家属要求包工头出錢治疗和殯

葬，包工头却蛮横地说：“要钱上提篮桥（监狱所在地）去要。”解放前，老白渡码头也发生过同样的事故，造成三个工人中毒死亡。又如解放前有一次在外滩码头，工人们扛硝镪水，每次扛一件。外号“三土匪”的包工头顾松林跑来一看，恶狠狠地大骂：“谁叫一件一扛的？他妈的，给我两件一扛，快！”工人们没法只好两件一扛，有一个叫董老巴子的工人和另一个工人扛头车，因为货物太重，船舱又高，一交滑倒，董老巴子浑身都是硝镪水，痛得发颤，慌了手脚，急忙跳下江，当时正是大潮流，掉下江就没能再上来，尸身在第二天才找到。

再如1945年，有一次公和祥码头停靠一艘外国轮船，卸烟叶桶。开工前，工人发现船上吊杆的鍊条钩子坏了，不能使用，就向包工头沈长发指出，要船方调换钩子才能开工。沈长发却横着眼说：“要命就给我滚，怕死不要做。”强迫开工。第一次吊起了四桶，果不其然，大吊杆一抖，鍊条断裂，烟叶桶直落舱里，当场砸死了一个姓沈的工人。事后，工人家属向沈长发要埋葬费，沈长发回答：“活的我都不管，还管你死的？”

象这样的例子是举不胜举的，解放前工人被压死、跌死是常有的事。即使幸而不死，也往往成了残疾，不是断手断腿，就是得了吐血、小肠气等等毛病。甚至身带重病，也还是被逼迫着干。有一个姓徐的老工人，曾经在龙华日晖港码头抬一块大钢板，两吨多重，12档扛棒24个人抬。刚一上肩走了没几步，老徐忽然觉得下身一阵剧痛，眼前金星乱迸，原来是用劲过猛，小肠气发了。但他怕出事故，不敢下肩，就一边拼命顶着，一面对包工头说：“我小肠气发了，不能扛，让我停下来

吧”。那知包工头双眼一瞪，罵道：“他媽的，那来这么多嚕嘛，死不了，不准停，往前抬！”老徐又掙扎了几步，实在頂不住了，再向包工头要求歇下来。这回包工头却說：“你要歇可以，这二十三个人的工錢全归你付。”老徐一听，这分明是刁难，只得咬紧牙关撑到地头，歇下肩就倒在地上昏过去了。

狠毒的包工头，甚至利用工人因工伤而生病的时候，进一步加强剝削。如一个姓潘的老工人，有一次在公和祥碼頭扛了大半天，忽然吐起血来。他就向包工头张志发說：“我吐血，不能干了”。张志发回答說：“不干就不要拿工錢”。这时已經下午了，白干了大半天，一文沒有拿到，回家养伤六个月，不能上碼頭，家里生活困难万状。

在这种过度劳动的残酷摧残下，碼頭工人大都很早地就丧失了劳动力，很多工人一到中年就不能再干了。从前黄浦碼頭有个夯包能手名叫洪大，年青时二百多斤的米包能夯两个，面粉能肩十包。可是到了40岁却連一包米也夯不动了，就被包工头赶出碼頭，在一个寒冬腊月的夜晚，冻死在大連路厕所的旁边。

二、“过山跳”和“螺絲跳”

解放前的碼頭装卸，总是离不开跳板，尤其扛煤炭的工人更是經常要在跳板上操作。煤炭从輪船上卸下来或是堆上“煤山”，都要搭起长长的跳板，有时两座“煤山”之間也要搭跳板，这都叫作“过山跳”。“过山跳”的跳板两尺多宽，离地一、两丈高，下面用高凳垫起来，一块跳板三、四丈长，一般都是六、七

块相連，就叫“六級跳”或“七級跳”，甚至有多达十余級的。有的煤駁子狹跳板只有七、八寸寬，更加危險。煤裝工人兩人一档，扛着两百多斤的煤籃，整天在这又狹又陡又高、一步一顫的跳板上來回奔跑，每天至少要扛兩、三百籃，而且速度要快，慢了包工頭就要扣工票，嫌这个煤炭档子太慢，不要了。

又狹又長又高的“過山跳”，本來已很危險，上面還有一長隊工人扛着煤籃奔走，跳板自然要顫動搖擺，而腳下又看不清，那情景更可想而知。兩個工人一前一後抬着煤籃，步子必須斜着走，嘴里還要喊着“号子”，前後才能協調一致。稍一不當心，跌下跳板，二百多斤的煤炭再壓在身上，不是頭破腦裂，便是斷腿折腰。所以工人們常說：“過三跳，顫悠悠，一腳踏空命便休”。

遇着刮風、雨雪的天氣和夜間開工，“過山跳”就更加危險。黃浦江上經常刮大風，跳板搭在船邊上，搖擺得更利害，而且煤船卸到後來，船艙空了，船身浮起，如果再碰上漲潮，船舷高出碼頭就有二丈以上，跳板也就更陡。下雨下雪的時候，跳板又濕又滑；嚴寒天氣時，籃繩凍得挺硬，跳板上結起了冰，更是寸步難行；夜間開工，燈光陰暗，視線不明，危險性就更大。而煤裝工人不論什麼天氣，都得拚着性命上跳板，因此工傷死亡事故經常發生，在跳板下面喪命或殘廢的工人不計其數。所以工人們都把“過山跳”叫作“奈何橋”，他們說：“奈何橋呀奈何橋，扛着煤籃橋上跑，過得橋來几塊餅，過不得橋命一條！”

另外有一種叫“螺絲跳”，也是折磨人的操作。“螺絲跳”是在船艙里起貨用的，有些小船裝的散貨，船上沒有吊杆，只能

用人力起艙，由工人用扛棒籬筐一籬一籬的扛上來。當貨物起到下層時就要搭跳板，讓工人在跳板上走下來，可是因為船艙小，跳板必須一塊一塊彎着搭下去，象螺旋一樣，逐級彎到艙底，所以就叫作“螺絲跳”。因為船艙小，用的跳板也都是小跳板，只有一尺多寬，六、七尺長，搭的時候從艙口懸空搭起，第一塊跳板的上端和艙口並齊，用繩子扣牢，斜着下去，下端擱在一塊橫檔上，橫檔也用繩子扣在艙口上，下面再橫着搭上第二塊跳板，這樣一級一級搭下去，直到艙底，都是懸空用繩子扣牢的。一般小船的船艙總有一、兩丈深，需要接上六、七截跳板，沿着艙壁轉一圈半，才能到達艙底。工人們就在這種跳板上轉上轉下，扛運貨物。

在這種又短、又狹、又陡、又彎曲的跳板上，工人們扛着一籬一籬幾百斤重的貨物，本來已經很難行走，而且還有回檔的空籬也要在同一塊跳板上走，不斷地要相互讓路。有些船特別小，“螺絲跳”搭得擠，兩人一檔扛着籬筐必須低頭彎腰，一手扶着扛棒，一手拉着籬繩，一步一步轉上來，稍一大意，就會失足跌下艙底，非死即傷。抗戰期間，有個工人叫周廣玉，就是因為在“螺絲跳”上扛貨，被上面一截跳板鈎住籬繩，身體一歪，連人帶貨跌到艙底，當場死去。而且“螺絲跳”是懸空的，下面沒有支架，全靠繩子從上面扣牢，跳板上又有人負重行走，不斷擺動，繩子容易脫頭，跳板塌下來，就會發生壓死或跌死工人的嚴重事故。所以工人們說：“螺絲跳就是要工人的命”。

上“螺絲跳”的工人，都要勞動力特別強，但是不管怎麼強，在這種跳板上扛着貨物，一天轉上十幾個小時，也就累得

够受了。干这种活由于吃力过重，特别容易引起小肠气、肾囊肿大的毛病，尤其是一种煤馱子上的“螺絲跳”更是吃力，容易犯病，所以工人们看见就胆寒，可是又不能不干。

有的时候，连“螺絲跳”也不好搭，就用木板搭成一层一层的“脚手”，工人站在“脚手”上，用手和肩膀把货物顶上舱面。顶的时候，一个工人先蹲下来，由别的工人把货物上肩，然后慢慢站起来，用肩膀往上顶，每一道肩只能顶上一公尺，由舱底到舱面一般要顶三、四道肩，有时要顶上六、七道肩。顶的货物有二、三百斤的米包、糖包，也有四、五百斤的棉花包。一个工班至少要顶上六、七十包，甚至一百多包。顶到后来，腰不能伸，腿不能弯，这样非人的劳动，简直就把工人当作不需要加油的“活机器”。

三、微薄的工资

码头工人干的活这样重，能拿多少工资呢？“肩膀上压竹头，背心上挨拳头，做工拿零头”，这就是工人们对自己情况的真实写照。

那时候，码头上没有一个固定工人，都是需要多少就随时召集多少。工人每天自己带着搭肩布、扛棒、绳子，跑来跑去找工作，找到工作做一天算一天。对这种流动工人，剥削者给他们按上一个侮辱性的称呼——“野鸡工”。

码头上的流动工，不是每天都能找到工作的，通常的情况一个月只能做到十五、六天，其他一半的时间没有工作，也就没有收入。所以当时的码头工人经常是处在半失业状态中，他

們每天都要担心能不能找到工作。为了找工作，不論是寒冬腊月，还是七月盛暑；也不不論是雪花纷飞，还是雷电交加，总得天不亮就起身，餓着肚子，一連几个钟头守候在碼頭门口，等待包工头打号头发工票。能够領到工票，这一天工作才有了一点着落。領不到工票，就得另跑地方，有时候一連跑了几个碼頭都拿不到工票，这一天就只好断頓挨餓了。而每当碼頭到船少，或是阴雨連綿的时候，一連几天拿不到工票是常事，在这种情况下，全家的饥荒就难挨了。

侥幸拿到了工票，这一天的工作还不能算是保险。如果是初上碼頭的新工人，包工头还要“考試”一下，看看他能不能符合作为剝削的对象。所謂“考試”，就是趁人冷不及防的时候，叫几个爪牙抬起一件重包，老远地砸到工人的身上，如果他能够挺得住，就留下来干活，如果他被砸倒，包工头就把他赶出去不要了。

有时候，包工头还会利用“考試”来剝削工人的无偿劳动，叫工人们先干两、三个钟头的活，然后再擇“合格”的打号头发工票。而在这段“考試”期間，往往又都是干的最重的活，象几百多斤重的青島咸鱼桶，叫工人夯。有些体力較差的工人，为了找工作不得不拚命干，等到夯了两、三个钟头下来，已經筋疲力尽，干不动了，包工头就不发給他們工票，一文拿不到，这几个钟头的活就算是白干了。

甚至拿到了工票，干了一天下来，工資还是靠不住的。万恶的包工头，在工作期間还要不断地点名調換工票，每調換一次工票，旧的工票就作废，不能作为領工資的凭証了。調換工

票的时间也不一定，一天可能調換四、五次或五、六次。这时，工人若是去上厕所或是疏忽沒有換到新工票，下工后就領不到工資。而每次換工票，都会漏掉一些工人，結果包工头就賴掉了一笔工資。

即使挨到了最后，凭工票去領工資的时候，包工头还会百般刁难，想尽办法不付工資。例如工人陆长根有一次夏天赤着膊奔包子，領到工票沒处可放，只好塞在褲腰里，不料工票被汗水湿透，模糊了，等到領工資的时候，包工头硬說这张工票是假的，就賴掉他一天的工資。

經過这样千辛万苦，累了一天下来，究竟能拿到多少錢呢？說来令人可恨，工人到手的工資不过是資本家、买办、包工头剝削剩下的一点点可怜的零头。那时碼頭上的工資制度很混乱，有按日拆帳的，有計件的，很难固定計算。大体說来，在抗日战争之前，币值还比較稳定的时候，碼頭工人中劳动力特別强的一天能掙到二百个銅板左右，約可折合到六、七角錢；一般的劳动力只能拿到一百多个銅板，約合四、五角錢；劳动力差的就很难說了，干些零碎活，有时几十个銅板，有时十几个銅板。而且那时碼頭工人不是每天都有工作的，一个月最多做上十几天，全月通扯起来，掙得多的每月只有十三、四元，少的在十元以下，在这里面还要除去給包工头送礼等等的开支，所剩下的，按照当时的物价也很难維持一家的生活，弄得“不养老，不养小，养个中年吃不飽”。那时候碼頭工人的子女，在很小的年齡就必須出外去謀求生計，也有到碼頭上去当童工的。童工在碼頭上干的活也不輕，可是收入极低，如拖芭

蕉扇，一包芭蕉扇几十斤重，只拿到两个小錢，拖一百包才有二十个銅板。又如滾油桶，滾一个油桶二、三个小錢，一天頂多滾上二十个銅板，只够买几只大餅。說起滾油桶，真是一桩苦事，油桶有几百斤重，碼頭上的路又不平，高高低低，坑坑洼洼，滾起来很費力气。夏天油桶被太阳晒得象烙鉄一样燙手，冬天油桶外面結了冰，手推上去，皮都被沾掉。有的孩子上碼頭篩煤，一天篩上十几个钟头，不过掙到十几个銅板，頂多时也只有一角錢。

抗日战争期間，情况就更坏了，那时物价飞涨，工人拿的几个錢，更是不頂用。1940年以前，碼頭工人干一天約可拿到块把錢以至两三块錢，而那时的实际工資已經大大降低，不及战前的几毛錢。到了抗战后期，碼頭上工作越来越少，物价越来越高，工資数更无法計算了，累了一天頂多也只能掙个一、两斤霉烂的玉米粉、碎米、豆子、杂粮之类的东西。抗战胜利之后，物价飞涨得更不象話，有时候包工头干脆不发工資，到算帳的时候，拿錢买些香烟、水果糖，每个工人发几支香烟，或是几粒水果糖，就算是工資了，工人拿到手真是哭笑不得，不知道怎样养家活口。

碼頭上的剝削者这样残酷地剝削工人，而他們却还要說“工人不能有余粮，吃飽了飯就不肯来干活了”。这班吸血鬼就是按照这个吃人的原則，用飢餓逼着工人来替他們卖命的。

四、悲慘的生活

在洋老板、中国資本家、买办、包工头的重重剝削下，碼頭

工人出賣血汗的結果，只能拿到一点点微薄得可憐的工資，根本不能維持最低的生活，就連糊口也說不上。所以那時候碼頭工人常說：“背着包子上岸，不吃豆渣、菜皮就討飯”。

豆渣、菜皮是碼頭工人經常的食物，除此以外，就是霉爛生蟲的玉米粉、麩皮面，混和着撿來的菜皮煮成稀糊，一天吃上兩頓。有的時候，能夠買一些碎米或是在碼頭上掃一些地腳米回來煮粥就算是最好的生活了。遇着沒有工作的時候，停炊斷頓，幾天揭不開鍋蓋是常事，日子長了也就只得上街討飯。工人許玉才有一次因工受傷，躺在家里，不能干活。他母親只得天天出去討飯，常常討到深更半夜，才能帶一些東西回來。有時討不到東西，就只好挨餓。類似這樣的遭遇，在碼頭工人中是很常見的。

碼頭工人都是做一天吃一天，吃了上頓無下頓，家里沒有隔日之糧。每天早上起來就要餓着肚子上碼頭，等到領着工票，才能向碼頭門口的攤子上賒幾只大餅，吃了好有力氣干活。如果領不着工票，這一天工作沒有希望，攤子上也是不肯賒的。

在這種情況下，單身的工人已經很難維持一個人的生活，有家屬的工人就更困難了。結果只得是“好漢難養三口家，妻檢菜皮兒拾柴”。有一個姓王的老工人，解放前在碼頭上干活，妻子在大豐紗廠做工，兩個小孩還是養不活，只得送給人。

飢寒相連，碼頭工人食不果腹，當然也是衣不蔽體，終年都是“頭戴開花帽，身穿八卦衣，腳踏金絲鞋”。所謂“八卦衣”，

就是許多補釘相連的破衣服，碼頭工人無論冬夏，都是一套破衣在身。有一個老工人一條單布褲穿了二十多年，破了補，補了再破，破了再補，不知補了多少層，由於補釘太多，一條單褲竟有四斤半重。另一個老工人一件破夾袄足足穿了二十八年。還有一個老工人十九歲那年（1927年）化了二百多個銅板在舊貨攤上買了一件舊棉袄，一直穿到解放，足足穿了二十三年。那時候，碼頭工人冬天能穿棉衣是不多的，一般都是兩條單褲過冬，能有一條破麻袋圍圍的就算不錯，有時凍得實在吃不消，只好用稻草裹在腿上，避避寒氣。他們是終年赤腳，幾個銅板一雙的草鞋平時也不捨得穿，塞在腰里，等做工的時候才拿出來穿，真正象“金絲鞋”一樣的寶貴。草鞋穿破了也不捨得丟掉，自己找些草繩修補了再穿，所以那時碼頭工人無事就是坐下來補草鞋。

衣鞋尚且不周，被褥更不用說了，大部分碼頭工人根本沒有棉被，冬天蓋的，不是破麻袋，就是自己的“八卦衣”；有棉被的也不過是一堆千穿百孔的破棉絮，蓋在上面四不着身，擋不住寒氣，遮不住風。如一個徐姓工人家里大小七口，合蓋一條破棉絮，蓋了這個那個冷，蓋了這裡那裡冷。又如一個王姓工人的一條破棉絮，蓋了三十多年，沒法更換。

住的問題更加淒慘，舊上海是寸土寸金，房屋雖多，卻沒有碼頭工人的容身之處。許多碼頭工人只得露宿街頭，“青天當作屋，墊的自己脊梁骨”。那時候，靠近十六鋪的金陵東路就是許多碼頭工人夜間栖宿的地方。有一個劉姓工人，解放前在金陵東路人行道上睡了七、八年，直到解放後才搬進了房

屋。金陵东路两旁的人行道上面有骑楼，可以遮遮风雨，所以就成了工人露宿的好地方。去得早的沿墙脚找块地方躺下，可以少受风雨，少挨外国巡捕的皮鞋脚；去晚了的只得睡在马路边沿，不但要受风吹雨淋，而且还得挨外国巡捕的大皮靴乱踢。如果遇到台风潮汛，马路上积水很深，那就全都睡不成，只得站在水里等天亮。

到了冬天，马路上更难熬了，工人们只好挤到公共厕所里过夜，避避风雪。那时候，靠码头附近的公共厕所里，每年冬天都住满了码头工人。象工人刘志康从十二岁到十六岁，就住在白渡桥下的厕所里住了整整四年。但是解放前的公共厕所是很有限的，那能容纳许多码头工人？大部分人还是只能在马路边上硬挺，遇到冷空气南下，每次都要冻死很多人，如在公和祥码头做了四十年工的夏小四子，在1948年的一个大雪天就冻死在永定路口。

有些拖带家眷的工人，自己在江边荒地上搭个草棚，算安下了“家”。解放前，在浦东和杨树浦沿江一带遍布着这种棚户，其中很多就是码头工人的住所。在这些棚户区里，到处都是垃圾堆、芦苇塘、臭河浜、乱坟堆，疾病流行，环境非常恶劣。码头工人所住的草棚，也都是些不能遮日挡雨，简陋不堪，又低又矮的“滚地龙”。有的“滚地龙”，连门也没有，只是用一块破搭肩布挂在“滚地龙”的头上就算是“门”了。工人许玉才在紧靠着码头厕所的砖墙外，用芦苇搭成一个道士帽子式的小棚子，一家人住在里面，夏天又臭又闷，冬天浑身冻僵，有时地上结了冰就不能睡，一家人只好挤在一起，相互取些

暖气。

有些工人化钱租房子住，但是情况并不见得比草棚好。如工人陈锦华与别人合住，一个小阁楼要住八个人，夜间出去小便，回来就伸不下脚了。工人季林根等八户人家合住一间阁楼。

小包工头常常招揽一些劳动力强的工人住在自己家里，作为自己掌握的基本工人，这是他向大包工头承接业务的资本。每当码头上需要装卸工人时，大包工头向小包工头要人，小包工头就驱使住在他家里的工人做工，不论晴雨寒暑，不论大风大雪，小包工头一叫，工人就得上码头拚命，拿的工资也要比别人少一些。工人住在小包工头家，就要向他包饭，这又是一层剥削。如抗战以前工人住在包工头家里，每天要交五十个铜板的伙食费，包工头供应一稀一干和臭咸菜，每天伙食顶多只值二十多个铜板。此外，包工头还要聚赌抽头，强迫工人赌，不赌就赶出门不许住，结果总是大家都输，只有包工头一家赢。

能住在小包工头家里的只是一些力气大，做得动的工人，等到年老力衰，不能再当剥削对象的时候，就被毫不留情地赶出门。如老工人李大、李二兄弟两人，从青年时起就一直寄居在小包工头的家里，后来年纪大了，做不动了，寒冬腊月，两位老人身体有病，却被小包工头一齐赶出门外。

解放前的码头工人，干的是牛马一般的工作，过的是牛马不如的生活，受尽了摧残，疾病当然也就很多。那时候码头工人普遍的职业病就有：胃病、疝气，严重的下肢静脉扩张、气

喘、气管炎、高血压、肺结核、关节炎等等。而且一个工人常常同时患着几种疾病。那时候工人生了病，没有钱医治，“医院大门八字开，有病无钱莫进来”，就只得听其自然，而贫病交迫的结果，死亡率很高。

码头工人子女的死亡率就更高了，养两个活不到一个，有些工人生了七、八个子女，只留下一、两个，甚至一个也没有能留下来。至于活下来的码头工人的子女，在刚懂事的时候，就得为自己的生活而奔走，当然谈不上什么读书识字。他们和父母一样，绝大部分都是文盲。

解放前码头工人的生活就是这样悲惨，他们被剥夺了一切生活的权利，世世代代遭受着无边的苦难。

第四章 血債——疯狂的階級迫害

一、碼頭上的牛鬼蛇神

解放前的上海港碼頭，是一座黑暗的地獄。碼頭工人不僅受到了沉重的剝削，而且还遭受着疯狂的迫害。階級敵人為了維護人吃人的剝削制度，鎮壓工人的反抗，在碼頭上實行了極端殘酷的血腥統治，對舊上海碼頭工人欠下了累累的血債。在當時的碼頭上，惡霸成群，豺狼當道，橫行不法，暗無天日。這種罪惡的統治，當然是和舊社會的階級剝削和階級壓迫分不開的。

在殖民地、半殖民地的舊上海，碼頭上最大的剝削者就是帝國主義。帝國主義又是舊上海一切惡勢力的頭子，當時碼頭上的一切壞人壞事，少不了都要和帝國主義發生關係。所以帝國主義是舊上海碼頭工人的主要敵人，也是壓迫、殘害碼頭工人的主要罪犯。

舊上海是帝國主義侵略中國的重要基地。它們在這裡建立了一整套包括巡捕房在內的殖民統治機構，還駐扎了海陸軍，企圖用武力來維護侵略者的利益。碼頭既然是帝國主義進行侵略的工具，當然也是它們實行武裝“保護”的對象。事實上，那時候每當上海地區發生反帝革命運動，或是碼頭工人

为了反对剥削和压迫而发动罢工的时候，外商码头的洋老板，就会立即召唤帝国主义的军舰进泊附近的江面上，张牙舞爪，摆出了一副狰狞面目，来威胁和镇压上海人民和码头工人。外国巡捕也会立刻来到码头上，任意逮捕、毒打、枪杀工人。

在日本侵略者侵占上海期间，驻在各码头的日本兵，更是随意屠杀工人，干下了无数骇人听闻的残酷兽行。抗日战争胜利之后，美帝代替了日帝，在大来、公和祥等码头上，遍布着美国宪兵和美国海军巡逻队，监视和迫害码头工人。

帝国主义还利用它们的忠实走狗买办，加强对码头工人的残酷统治。那些兼充大包工头的买办更是赤裸裸地为非作歹，对码头工人进行野蛮的迫害。此外，帝国主义豢养的一批看更、驻卫警之类的奴才，也是它的忠实鹰犬，在码头上横行霸道，任意欺凌工人。

有时，外商码头的帝国主义份子也直接动手迫害工人。如抗战以前，美国总统轮船公司客票部主任麦卡色，有一次在大来码头江边洋房里住着养病，闲得无聊，竟跑到码头门口，对工人搜身，强迫工人脱光衣服，排队让他搜查，激起了工人的反抗。

帝国主义与中国反动派总是互相勾结、互相利用的。反动派的警察局，一贯奉行外国主子的命令，甘心做帝国主义的走狗，为洋老板效劳，只要一接到洋老板的电话，就会出动大批警察前来镇压、逮捕工人。

前面说过，在旧上海，不但帝国主义经营的码头是由外国主子直接统治的，就是中国资本经营的码头，也常常利用帝国

主义势力来压迫工人，不惜出高薪雇用洋人充当經理，或是請外国洋行出面代理。官僚資本招商局，有一个美国大班凱根，对待碼頭上的工人尤其凶暴，他走路的时候，誰要是不留心挡了他的路，就会不問情由举脚猛踢，工人对他仇恨入骨。

帝国主义、买办和中国資本家，都通过封建把头——包工头直接对碼頭工人实行血腥的統治。例如大来碼头的包工头賈胜发，原来是一个地痞流氓，当大来碼頭建造之初，他充当了美帝的狗腿子，帮助洋老板向当地居民威迫利誘，明搶暗夺地侵占了大片土地，从此巴結上了美国主子，就当上了大来碼头的总包头，成立了“賈福記扛力帳房”，騎在工人头上，作威作福，后来总包头由他的儿子賈柏馨继任，更是美帝国主义豢养下的忠实走狗。賈柏馨曾經跟着大来輪船公司的买办到美国去溜了一趟，学会了美国式的“文明”，对待工人加倍凶狠毒辣，死心塌地为美国主子效劳。

又如福安装卸行大包工头陈姓两兄弟，一门三代投靠英帝国主义，勾結怡和洋行船务部經理，把持公和祥等碼头的装卸业务，积累了巨額血腥財富。日商大阪碼頭包工头李荣鑾，則依仗日本帝国主义势力，巴結上日商大阪公司經理堀启次郎，把持了大阪碼頭上的装卸业务。

很多包工头同时还直接充当着帝国主义殖民統治者的打手。例如十六鋪一带碼头的包工头朱德标，在抗战前就曾經当过“法租界”巡捕房的“包打听”，敌伪时期又充任日軍宪兵队特高課的情报員。大达碼頭包工头秦树明，在日本侵略者侵占上海时期，也曾充任过敌伪的情报組长、包探、緝私課长

等。其他的封建把头，也和帝国主义势力勾结，仗势压迫码头工人。

其次，包工头还利用流氓帮会组织的恶势力，来对工人进行迫害。旧上海港的码头，是出名的流氓世界，在码头上称王称霸的，都是一些蛮横残暴的流氓头子。他们通过封建帮会组织，结成狐群狗党，依附有势力的帮会头目，拜“老头子”作为靠山。有的包工头还是黄金荣、杜月笙、张啸林等大流氓头子的徒弟。同时他们自己又扩张声势，收罗了许多“门徒”，充当自己的爪牙。例如苏州河一带的大包工头，绰号“包工头总司令”的流氓恶霸夏金山，就是有名的青帮头目，手下拥有大批党徒。

这些匪徒依仗帮会恶势力，一贯为非作歹，欺压工人，他们上下勾结，割据码头，称霸一方，形成许多“封建王国”。解放前夕，上海港二百六十六座码头，全都被大大小小的流氓头子把持着，“一座山头一只虎”，各有自己的地盘。把头们在自己的地盘内，就是土皇帝，而且世代相传，有的是父传子，有的是师传徒；也有的时候，彼此纠集党徒进行械斗，争夺地盘。各级大小把头公然“开香堂，收门徒”，扩张自己的势力，保持剥削的地位。一般的二包、三包和小领班之类，差不多都是大把头的徒子徒孙。他们甚至还胁迫部分工人参加帮会，企图用帮会组织的所谓“帮规”、“家规”来压制工人的反抗，同时更借此名义勒索“拜师”礼金和平时孝敬“老头子”的“名份”，从而又增加一层对工人的剥削。此外，封建把头还在码头上竭力发展各种流氓集团，扩大自己的势力。当时的码头上充满了各种奇

形怪状和丑恶不堪的名目，例如“三十六股党”、“二十八股党”、“五虎一豹”、“九条龙”、“十三太保”、“上八魔下八怪”、“南霸天”、“北霸天”、“薄刀党”等等，到处都是。

流氓把头們还經常利用封建迷信来統治工人。如公和祥碼頭总稽查于守煥，就曾在浦东一带設立了“普福堂”、“德善堂”、“普元堂”等迷信組織，借此名义广收门徒，共有徒弟数百人之多。又如大达碼頭行李組的把头，每年阴历十二月二十四日这一天都要召集碼頭上的行李工人到浦东圓通庵聚会，叫作吃“团圓酒”，并由把头为首求籤拜灵，問“团体”来年如何，乘此机会胡說一番“家有一主，庙有一神”的鬼話，借此迷惑工人，巩固自己的封建統治。

另一方面，封建把头又經常利用乡土观念来控制工人。按照不同的籍貫組成了許多地域性的集团，如湖北帮、宁波帮、盐城帮、通州帮等等，各立门户，分化对立，造成工人之間不团结的现象，甚至唆使工人互相爭斗，这样更便于把头們的操纵統治。这些地域性的集团，都是以封建帮会势力作背景的，地域帮派的头子也都是帮会的头目，所以封建帮会是旧社会碼頭上反动統治的一个主要支柱，也是剝削階級对碼頭工人实行階級压迫的一个重要工具。

再次，包工头还和反动特务势力有着密切的勾結。如前面所說的大来碼頭包工头賈柏馨，不仅是一个包工头和帝国主义的走狗，而且还有着一大串的反动官銜。从1936年起，他就参加了国民党反动組織，充当国民党上海市“碼頭整理委员会”的委員。1941年日本帝国主义侵华战争期間，他勾結日

本宪兵队谷口少佐和汉奸陈亚夫等，組織“上海碼頭勞工互助會”，任常务理事，后来又当上了汪伪社会局的服务股长。日本投降以后，賈柏馨和另一个包工头、国民党区分部書記王义德勾結，在浦东白蓮涇組織国民党党部。1946年他又着手組織“水上义警大队”，自封督导。1947年充任国民党社会局組織的“碼頭工人福利会”的主任委員，又兼任国民党上海市党部碼頭直属第五十八分部执行委員，并且还竞选“国大代表”。可见賈柏馨不仅是以包工头和帝国主义走狗的身份来欺压迫害碼頭工人，而且他还是一个国民党反动派的官。

抗战胜利以后，国民党上海海关接管了日本帝国主义的黄浦碼頭，代替了东洋老板的剝削地位，同时就取消了买办制，把碼頭装卸业务交給“利通公司”承包。这个“利通公司”的背景，就是国民党上海海关的高級官員和大流氓头子（天蟾舞台的老板）顾竹軒。他們合起伙来继承了日本帝国主义占領时期的买办和总包头的地位，繼續压迫和剝削碼頭工人。

国民党反动派的特务組織，和碼头上把头的关系更是非常密切，許多大小把头往往又都是特务分子。如南市的恶霸匪徒、包工头秦树明，最初投靠法帝国主义，勾結“法租界”巡捕房的督察作为后台，后来投靠和充当日本侵略者的情报組长；日本侵略者投降后，又拜国民党警察局司法主任周光輝为“老头子”，变成了“接收大員”，并且参加了蔣匪特务組織，任中統局的調查員。他自称“三朝元老”，一貫在碼头上作威作福，欺压工人，罪恶滔天。又如在日本侵略者占領时期当过日帝宪兵队翻譯官的包工头田永富，在日本侵略者投降后，投效蔣匪特

务，充任国民党淞沪警备司令部第七大队情报组长。浦东公和祥码头的把头陈胜堂，曾充当蒋匪帮中统局的调查员，是特务头子陆京士的部下，当过特务组织“护工队”的队长，阴险恶毒，绰号叫作“狗头军师”。浦东一个包工头仇安泰，本是江洋大盗，后来做了官，当过汪伪特务组织“七十六号”特工队突击组组长；日本侵略者投降后投靠蒋匪帮，参加特务组织的保密局，当上了水上稽查大队长、护工队长，又是淞沪警备司令部的稽查，国民党区分部的执行委员。

当时码头上除了中统、军统等老牌特务系统之外，还有所谓“护工队”、“革新社”等反动组织，至于国民党、三青团那就更不用说了。绝大部分大小包工头及其爪牙走狗都参加了这些组织。如十六铺招商局码头的大包头鲍朝云，就参加过国民党、“兴中协会”、“侠谊社”、“纯谊社”、“护工队”等组织，他手下的“跑码头”，年龄较轻的都加入了“护工队”，鲍朝云的侄子当了队长，二包头的儿子当了副队长。

这些流氓恶霸勾结反动特务，互相利用，气焰凶横，在码头上如狼似虎，欺压工人。有的时候，特务机构也利用这批码头上的恶霸去镇压当时的革命运动。如1947年3月，秦树明即曾奉国民党淞沪警备司令部之令，纠合了大批流氓，半夜闯入同济大学，殴打和逮捕爱国学生。1948年田永富也曾带领爪牙四十余人，破坏交通大学的学生运动；另一包工头朱德标也曾以每人一斗米的代价，替反动派召雇打手，到交通大学去殴打爱国学生。

解放前，在码头上横行的就是这些牛鬼蛇神，他们互相勾

結，压在工人头上，长期执行着野蛮的阶级迫害，碼頭工人怨深似海，仇重如山。

二、永不能忘的血海深仇

在旧上海，碼頭工人挨打受罵是常事。那时，拳打脚踢皮鞭抽是最普通的迫害方式。洋老板和资本家虽然躲在幕后，很少亲自动手，但是在他們的指使下，充当他們爪牙的包工头和駐卫警等却是没有一个不动手打工人的。如浦西公和祥碼头的包工头张志发，平时在碼頭上手执藤条，不許工人休息，看见工作稍慢，就揮起藤条抽打，他为了毒打工人，手上經常帶着一个份量很重的金戒指，打在工人脸上，滿面流血。十六鋪碼頭包工头朱德标，平时在碼頭上身挂手枪，手执牛尾鞭，监督工人工作，动不动就揮拳打人，自称他的拳头打人有二百磅重，打了工人之后，还要恶狠狠地問一声“我的二百磅味道怎样？”有时候，他打烂了工人的屁股，还要在伤口上搽上一把盐，增加伤口的痛苦，狠毒无比。

在这种情况下，碼頭工人被打死打伤的不計其数。如大来碼頭一个姓李的工人，因为拾了两把地脚米，被包工头賈柏馨一脚踢在肚子上，当时就昏倒在地不能动弹，抬回家后三天就死了。又如大达碼頭工人吉順永在碼頭上拉場车，1948年夏天有一天晚上替包工头朱德标的兄弟送貨到江灣，送到时已是夜半十一点钟了，吉順永向包工头要几个錢吃飯，朱德标的兄弟就破口大罵，还給一頓毒打，以致滿面流血，昏倒在地，同去的一个工人把他放在場车上拉回来。但吉順永的脑

子被打坏了，从此变成了痴子。

阶级敌人的心毒手辣，打起工人来不光是拳打脚踢，还要使用各种凶器。一般的鞭子棍子不算数，有的皮鞭里面还要包着铅条，棍子头上也要裹上铁块，打在工人身上，不是断筋折骨，就是严重内伤。有时甚至就用大杠棒、手钩、钢条、铁棍，向工人劈头劈面乱打，打死工人不当一回事。如黄浦码头包工头彭坤就说过：“老子有钱，警察局里有人，打死个把工人算什么？”招商局码头警卫队长吴大头，打起工人来要叫五个爪牙帮凶，四个人按住被打工人的手脚，一个人按住头，他自己就用又厚又重的竹板往下乱砸，打得快死了，就掣在马路上，被他亲手打死的工人就有好几个。

这些恶霸还经常吊打工人，有时把工人双手铐在铁栏上毒打，有时把工人的两个大拇指用绳子扎起来吊在树上或电线杆上，连续拷打几个钟头，一吊就是一天。如中华南栈有个工人叫扬州小五子，因拾了一些碎煤，被资本家狗腿子看更头脑看见后，把他反绑了手吊在码头门口，用棍子打，打伤后两个月不能出工，全靠大家救济；又有一个工人叫洋子，也在中华南栈被吊打，打得屁股肿烂，裤子都被粘牢了脱不下来，只好用剪刀剪开。

工人被打之后，还经常被关押起来。解放前，几乎每一座码头上都设有专门关押工人的小牢监。如美商大来码头除了一个公开的明牢外，还有一个秘密的暗牢。明牢就设在码头上的国民党警察局派出所里面，叫作警察间（这座房子现在已经改为工人浴室）。另外一个暗牢设在办公楼的地下室里，是码

头上私設的地牢。在这两个牢监中，关过的工人不計其数。关进去之后，要繳“罰款”才許出来，工人沒有錢，就叫包工头保，橫豎包工头可以在工錢里扣，不怕工人繳不出。有的工人被打之后，又被关押起来，起碼一天，多則两、三天，不給吃，不給喝，又冻又餓，出来之后，还要逼他掙扎着去上工。有个工人叫丁老以，被关在牢里餓得发昏，繳了錢保出来，顾不得休息，立刻跑到碼头上去，想掙几个錢买点东西吃，忍着餓去扛鉄板。誰知空肚子的人，腿軟乏力，支持不住，竟跌下黄浦江淹死了。

公和祥碼头私設的牢房有好几个：在商丘路碼头门口的小房間和水手間东头的一間房子，以前都是美国宪兵拷打工人的牢房；还有一間是碼头警卫用来关工人、打工人的地方，一間是包工头拷打工人的房間。工人被关进牢房后，先是一頓吊打，再用手铐铐在鉄窗栏上。抗战胜利后，公和祥碼头又利用日本侵略者遺留下来的积滿了臭水的防空洞，作为关押工人的水牢。在太古碼头六号仓库下面也有一个水牢，不問冷天、热天，恶棍們經常把工人綁在半人多深的臭水里，上身再用冷水浇。十六鋪招商局碼头，也設有好几个牢房，叫作特別間，里面备有吊打工人的繩索、刑具等。

有的时候，工人在碼头上的小牢监里被关过之后，又被送到反动政府的監獄里关起来，遭到更严重的迫害。如敌伪时期，大来碼头看更头子郑良才的党徒，偷了客户的大包棉花，却誣賴三个工人，把他們抓到提籃桥監獄长期关押。其中两人想办法东借西挪，每人化了一百块钱，被放了出来。另一个工人家里有妻子和四个孩子，都要靠他过活，沒有办法借錢，

就出不来，結果竟死在监牢里。

帝国主义对待碼頭工人尤其残酷，日本法西斯侵略軍占据上海期間，碼頭工人惨遭杀害的更多。有的工人被打伤后，还未气絕，就被野蛮的日本兵丢入江中淹死。在日帝軍用的虬江碼頭上，有个姓洪的工人，因上厕所被指为偷懶，把他綁在碼頭下的柱子上，潮水来时，也不释放，活活淹死。浦东同泰栈有一个名叫小秦州的工人，因生肺病，竟被日本侵略者用小火輪載到江心，丢入水中；在汇山碼頭，有一个工人疲劳过度，做不动了，日本侵略者就把石块綁在他的身上，把他丢下黄浦江。万恶的日本侵略者还想出了各种方法来折磨工人。当严寒的冬天，他們就在工人腰上系一根绳子，推下黄浦江，让冰冻的江水浸几分钟，拉上来用棍子乱打，然后再推下水，如此反复十几次，一直到折磨死为止。在炎热的夏天，烈日当空，碼頭上的鉄板被晒得发燙，日本侵略者就把工人推倒在晒热的鉄板上燙，燙伤的人皮肤都要脫掉，就象开水燙过的一样。新开河有一个叫腊五三子的工人，有一年夏天，被日本侵略者抓去，剝光衣服在地上攢，然后把他推倒在鉄板上燙，燙过之后拉起来再攢，如此反复多次，伤势极重，久久不能复工。有的时候，日本侵略者就用艾叶、烟头直接烧伤工人的皮肤，好多工人直到现在，身上还有被烧伤的疤痕。黄浦碼頭有个姓葛的工人，曾被日軍吊起来，用艾叶烧昏过好几次。

此外，还有許多工人被日本侵略者用刺刀刺死，用狼狗咬死，甚至被活埋。在日軍占领期間，仅仅在义泰兴南栈碼頭，被刺刀刺死的工人就約有一百十名。隆茂栈有一个石灰坑，

日軍常把工人丟入坑內，讓石灰漿泡死。中華南棧有一個肩運小班，共有七十二個工人，其中先後被活埋的就有十多個。

抗日戰爭時期，日本侵略者曾在碼頭上擄走大批工人，送往東北、浙江等地當“勞工”，被擄去的人，絕大部分都被折磨而死，只有極少數人能逃回來。那時包工頭常常收了日軍的錢，以“招工”的名義，代日軍誘騙工人。工人不知詳情，以為包工頭找人做工，受騙的不少。工人集中之後，即被日軍強迫擄去。如包工頭田永富的下手張長根，在1939年一次即誘騙一百多個工人，交給日軍，送往浙江寧波、蕭山等地做工，結果逃回來的只有四十多人。

抗戰勝利之後，美國強盜也和日本鬼子一樣的野蠻橫暴，在碼頭上任意迫害工人。有一個姓鄭的工人，在匯山碼頭門口，無原無故被美國兵突然一拳打瞎了眼睛。輪裝工人老楊，有一次在船上做工，一個美國人自己走路不當心，碰着了吊杆鋼絲，衣服沾上了油污，就遷怒老楊，叫碼頭上看更的打了不算，還要把老楊關在小牢房裏受折磨。還有一個姓徐的工人，抗戰前曾被日軍反綁兩手，丟下黃浦江，幸被其他工人救起，勝利後又被美國憲兵拘捕關押，打得昏死過去。

抗戰期間，碼頭工人常被日軍抓去當“勞工”。抗戰勝利之後，國民黨反動派同樣也用“招工”的名義，為美帝國主義誘騙大批工人，送往沖繩島為美軍搬運“剩餘物資”，騙去的工人，在島上被關在鐵絲網裏，遭受美國兵的侮辱和苛待，很少能活着回來。

總之，解放前碼頭工人所受的迫害摧殘是說也說不完的。

血腥的事实使碼頭工人認識到，帝国主义和反动派是碼頭工人的死对头，只有坚决斗争才是唯一的出路。

三、碼頭工人的反抗和斗争

有压迫就有斗争，上海碼頭工人在解放以前长期处在帝国主义和国内阶级敌人的血腥统治之下，受尽了剥削和迫害。他们万难容忍，不断地向帝国主义和国内阶级敌人进行了坚决的反抗斗争。这些斗争，有的是少数工人局部进行的，直接反对洋老板、买办、中国资本家和包工头的迫害和剥削。有的结合了当时的革命形势，是全港工人的集体行动。如早在1905年上海人民的反美爱国运动中，上海港的碼頭工人也投入了这次反美斗争，他们拒绝装卸美货。又如1919年“五四”运动爆发以后，上海工人积极响应，展开了轰轰烈烈的罢工运动。这时海员工人离船上岸，碼頭工人拒绝装卸，这使帝国主义的輪船完全停航，大批船只停在港口不能移动。

1921年中国共产党成立以后，领导工人进行革命斗争，大力组织工人运动。这时党在碼頭工人中也开展了工作，加强领导，派遣一些同志领导组织碼頭工人的革命运动。他们在浦东碼頭开办了工人夜校，教工人的文化，宣传革命的道理，同时还为工人治病，访问工人的疾苦。这是碼頭工人有史以来第一次得到的关怀、教育和温暖，从此碼頭工人有了领导，看到了光明的前途，明确了斗争的方向。

1925年发生了“五卅”运动，英、日、美帝国主义惨杀中国工人和学生，激起了广大人民的愤怒，展开了波澜壮阔的英勇

斗争，上海工人站在斗争的最前列，坚决反对帝国主义，举行了总罢工。全港二万多名码头工人也积极投入这一运动，参加游行示威，响应罢工，离开码头，拒绝为外国轮船装卸货物，并且长期坚持，沉重地打击了帝国主义。许多外国轮船停泊在港内，不能动弹，货物不能装卸，开不出港。仅是英国怡和、太古两公司和日本日清公司停航的船只就有六十艘之多。码头上的洋老板等虽采取了各种利诱威逼的办法，也不能动摇码头工人的斗争意志。如日商汇山码头有一艘日本轮船“熊黔丸”，载来纱布二千四百余吨，码头工人拒绝装卸，帝国主义分子乃以重金利诱，答允每人发三块钱工资，而工人们回答说：“不要说是三块钱，就是每人给三百元也决不上工”。又如日商黄浦码头当时有五、六十名工人开始罢工，东洋老板就指使包工头杨德标命令手下的爪牙把码头四面的铁门一起关上，并叫来七、八十名打手，行凶打伤了几个工人，企图以暴力威胁工人复工，但是工人并没有屈服，他们坚决离开了码头，帝国主义分子和包工头的阴谋还是不能实现。还有英商蓝烟囱码头的洋老板和买办杨渭滨，竟然在总罢工期间强迫工人照常工作，引起大批码头工人冲进蓝烟囱码头，支援那里的工人拒绝开工，发生争斗，而罢工仍然坚持了。

与此同时，码头业的中国资本家却只图私利，竟不惜出卖民族利益，在广大人民轰轰烈烈的反帝运动中，偷偷地与帝国主义勾结，把码头供给外国轮船停靠装卸，破坏码头工人的罢工。如中华码头在运动期间，便屡次秘密装卸煤船，暗中供应帝国主义企业的用煤；又容许日本轮船“淀丸”停靠码头，并勾

結反动警察及奉系軍閥，胁迫工人装卸“淀丸”所載的煤斤。这些行动都一再遭到工人群众的制止，迫使資本家不得不通知日本輪船移泊別处。

碼頭工人的罢工从五月下旬开始，坚持到八月中旬，屡次击破了帝国主义等反动势力的破坏，有力地支持了全上海人民的反帝斗争。但是代表大資產阶级的上海总商会，却故意扣留罢工工人的救济費，使数万碼頭工人的生活陷入絕境。碼頭工人本来是做一天吃一天，生活十分貧困，在这次罢工斗争中不受敌人的利誘，忍受了重大困难，对革命运动作出了很大的贡献。資產阶级的出卖妥协行为，更增加了碼頭工人的痛苦。但他們仍然坚持斗争，最后在运输总工会的决定之下才結束了这次罢工。

北伐战争开始以后，上海工人发动了三次武装起义。每次起义都有碼頭工人参加，他們在党的领导下，积极进行了起义的准备工作，按照党的指示，把枪枝、斧头、手榴弹等武器秘密运到浦东，儲藏起来，暗中学习使用，积极准备战斗。每次起义发动以后，他們都立即投入战斗，表现了不怕牺牲、英勇頑强的革命精神。1927年3月21日发动的第三次武装起义，是分区进行的，浦东参加起义的碼頭工人、香烟厂工人、紗厂工人和鉄厂工人等一百数十名糾察人員，首先进攻浦东的第三警察署以及附近陆家嘴、新三井、老三井等地的警察分所，繳获了一批枪枝，武装了自己，扩大了战斗队伍。并在杨家渡截击企图乘船逃跑的反动軍閥軍隊。这时西面的英国軍艦竟然开炮，支持反动軍隊，企图威吓工人。但工人們沉着应付，

終于迫使乘着二条木駁船企图逃跑的数十名反动軍閥官兵繳械投降。与此同时，沪南区高昌庙、南站一带，沪东、虹口一带的碼頭工人糾察队会同产业工人糾察队，发动战斗，攻占敌人警察署，并派人支援閘北区的战斗，配合全市的起义而取得了胜利。

“四·一二”反革命政变以后，白色恐怖弥漫全国，但革命的火焰并没有被扑灭，也是扑灭不了的。上海碼頭工人，在党的领导下，和全市工人一起仍然坚持艰苦的地下斗争。

1931年日本帝国主义发动“九·一八”事变，强占我国东北領土时，上海碼頭工人也发挥了高度的爱国主义精神，举行了反日大罢工，参加罢工的人数有三万五千人之多。1932年上海爆发“一·二八”抗日战争时，碼頭工人更是坚决拒绝装卸日本帝国主义的軍火，有一次汇山碼頭运来了大批日本侵略軍的軍火，找不到工人装卸，便通过三井栈的包工头张嘉德誘騙部分工人前往汇山碼頭。当工人看到是装卸軍火时，都不愿干。虽由包工头先发每人一块錢酒錢，并允許卸后每人再发十块錢工資，而工人却表示即使餓死，亦不愿干。后来日本侵略軍又毆打、拘捕工人，加以威吓，工人仍然拒绝装卸，紛紛走散。

1937年抗日战争全面爆发后，长江下游地区的国民党軍隊一潰千里，放弃了大片国土。日本侵略軍占領上海，全面控制了上海港，碼頭工人的苦难更为深重，但他們仍然千方百計地进行了各种抗日活动。虽然工人生活越来越困难，但为了拖延敌人的船期，經常領了工票不去上工，如有一次黃浦碼頭停

靠了两条大船——“奉天丸”和“天津丸”，工人们一早领了工票，临到开工时，却纷纷走散，使得两条大船无法装卸，不能开动。有时开吊关的工人故意把吊关蒸气放掉，吊关开不动，货物也装卸不起来。工人们在被迫为敌人装卸物资时，也是乘机破坏，造成敌人的损失。有时故意把货箱撞碎，或是用手钩把货包戳破，或是干脆把物资丢下黄浦江。

在战争期间，码头工人还经常协助新四军的地下工作人员，把大批重要物资运往解放区，支援抗战。当工人们替日本侵略军搬运物资时，就故意磨洋工，冒着危险，砸坏货物。

抗日战争胜利以后，蒋匪帮在美帝国主义支持下发动了反革命、反人民的内战，物价天天飞涨，工人生活更加困苦。码头工人在党的领导下，一再进行罢工斗争。如浦东大东码头的工人，在地下党支部的领导下成立了工会，向大包头贾柏馨提出增加工资的要求。包工头不答应，工人们就罢工，大家坐在码头上不动手，两条大轮船停靠在码头上，无人装卸，不能开航。洋老板和包工头着了慌，强迫工人开工。工人们说：“吃不饱，做不动。”洋老板和包工头勾结国民党反动派，从杨思分局调来了三十多个武装警察，架起了两挺轻机枪，威吓工人。码头上原来还有四、五十个武装警卫，一共七、八十个打手，张牙舞爪，团团围住了码头。工人们在党的正确领导下，对这些虚张声势的行动不加理睬，只是说：“要开工就得加钱”。对峙了一天，反动派没有办法，两条轮船的装卸耽搁不起，只得答应工人的要求，增加工资六成，罢工取得了胜利。

此外，在虬江、太古、公和祥等码头，也都发生过罢工斗

爭。尽管帝国主义和国内反动派百般进行破坏威胁，还是不能压制。董家渡碼頭包工头蔡学科就叫囂說：“哪个罢工，就是新四軍，抓起来！”但工人們不管这一套，罢工照样不断地发生。

上海碼頭工人在长期的斗争实践中，在党的教育下，逐步地懂得了劳动人民要获得解放，必須通过武装斗争的道路，推翻反动統治，才能取得最后胜利。因此，在抗日战争中，在解放战争中，有不少碼頭工人奔赴农村，参加了自己的阶级队伍——新四軍和以后的中国人民解放军。

解放前夕，蔣匪帮的残兵败卒拥塞在上海港，黄浦江成了唯一的退路，他們不但想由此逃命，还想通过港口劫走大量物资，最后破坏港口設施。这时碼頭工人在党的领导下展开了“反劫运，反破坏”的斗争，組織了糾察队、保安队，保护人民财产，防止破坏；同时用怠工的方式，拖延物资的装运，敌人越急，工人越不使劲，匪軍打人，就干脆停下来罢工。这样，反动派沒有办法，只得自己慌忙逃命，丢下了大量物资。如虬江碼頭就保留下了大批軍械武器，公和祥碼頭和大来碼頭也都截留下来一批美帝援蔣的航空器材。

上海港的碼頭工人，經受了帝国主义、封建主义、官僚资本主义长期的压迫統治，受尽了剝削和迫害，也进行了长期的斗争，終于随着全国革命形势的发展，盼到了光明，得到了解放。

第五章 碼頭回到人民的怀抱

一、战胜困难，粉碎封鎖

1949年春天，解放战争节节胜利，蒋匪帮土崩瓦解，狼狽逃窜。5月27日，中国人民解放军解放了全上海。从此，上海港的碼頭工人也和全市的劳动人民一样，拨开云雾见到了天日，挺直腰杆站起了身，开始了崭新的生活。但是，工人们在解放初期所遇到的困难还是很多的，并且是相当严重的。首先，万恶的反动派在逃跑的时候，曾干下了无数坏事，他们对上海港口和碼頭也进行了各种破坏，例如不少船舶被劫走，许多碼頭遭到烧毁或凿沉。其次，这时南方各地的解放战争还在继续进行，沿海岛屿上盘踞的敌人还没有全部肃清，长江口外遍布着水雷，美蒋飞机也一再对上海进行骚扰轰炸，妄图封鎖港口，阻碍交通運輸的恢复。所有这些，都在一定程度上影响到港口運輸和装卸业务的正常进行。此外，全国各地在日、美帝国主义和国民党反动派的多年摧残之下，元气大伤，经济极度凋敝，解放之初，生产还不能立即全面恢复，因此上海港的貿易也就不免受到了相应的影响，港口装卸业务比较清淡。这一系列的情况，使得刚从旧社会困苦的絕境中解放出来的碼頭工人，在生活上发生了很大的困难。

但是，在毛主席的“有困难，有希望，有办法”的英明指示之下，在党和人民政府的正确领导之下，全港码头工人团结一心，英勇奋战，很快就战胜了困难，粉碎了敌人的封锁轰炸，坚持了装卸，支援了运输，促进了生产，取得了很大的胜利。

解放后不久，码头上就成立了工会，并陆续建立了许多分会和支会的基层机构。工人们在党和工会的教育下，认识不断提高，革命热情更加高涨。与此同时，党和人民政府对码头工人的生活也加以多方的关怀，组织工人生产互助，动员一部分工人还乡参加农业生产，并且采取了以工代赈、发放救济米等办法，来帮助码头工人度过暂时的困难。码头工人在党的温暖关怀之下，也大大提高了觉悟，以实际行动来报答党的恩情。

这时，上海最急需的物资是供应全市工厂和居民每日必需的煤和米两项。在全国各地的支援之下，煤炭和粮食不久就从长江和内河各口岸源源运到，码头工人及时地组织了装卸，日夜开工，忘我劳动，装卸效率成倍增长，装卸质量不断提高，配合运输，保证了全市煤、粮的及时供应，打胜了解放后的第一仗。

这时，美蒋匪帮的轰炸破坏正在疯狂进行，沿黄浦江两岸的码头成了敌机轰炸的重要目标，浦东、洋涇港、新华、张家浜、浦西高阳路、十六铺等码头，连遭轰炸。但是英勇的码头工人，并没有被敌人的暴行所吓退，反而激起了极大的愤慨，以更坚决的行动来回答敌机的无耻滥炸。他们冒着敌机空袭

的危險，繼續進行裝卸工作。他們在碼頭上造起了防空工事，利用煤炭堆成掩蔽體；成立救護隊和消防隊；組織工人糾察隊，協助解放軍巡邏放哨，防止匪特破壞；採取了各種措施，在敵機的空襲下，堅持物資裝卸，保證了軍需民用的供應。

在這場反封鎖、反轟炸的戰鬥中，全體碼頭工人鬥志昂揚，勇氣百倍，裝卸效率也有了成倍的增长。如鴻升碼頭卸“江順輪”所載一萬多包糧食，只化了十二小時，效率比平時提高一倍；老白渡停靠一艘煤船，卸煤兩千多噸，只化了一個工班多一點時間就全部卸完，縮短船舶停靠時間六個小時。1950年3月份是敵人的空襲暴行最囂張的時期，但是上海港的吞吐量却比剛解放時的1949年6月份提高了三點六倍。這是海員工人和碼頭工人英勇奮戰，密切配合的戰果。美蔣飛機瘋狂轟炸，企圖封鎖港口的陰謀完全被粉碎了。

碼頭工人不僅在碼頭上英勇戰鬥，堅持裝卸，而且還發揚了國家主人翁的精神，隨時支援其他被炸的地區。如1950年的“二·六”轟炸時，港內許多碼頭都遭到轟炸，位於黃浦江邊的楊樹浦發電廠也被炸了。五百多名碼頭工人立即趕到發電廠，協助搶救。這時發電廠的輸煤機被炸壞了，向鍋爐運煤發生阻礙，前來搶救的碼頭工人立即發揮特長，組成杠棒隊伍，把煤炭送上四層樓高的平台，及時地供應發電鍋爐所需的燃料。他們顧不得吃飯和休息，一面扛煤，一面啃着大餅，配合發電廠的工人弟兄，很快地恢復了全市電力的供應。

在解放後的一年中，碼頭工人經受了嚴格的考驗，表現了高度的階級覺悟，在裝卸工作上做出了成績，在對敵鬥爭中立

下了功劳；同时，他们也受到了党和人民政府的无限关怀与照顾，度过了解放初期的暂时困难。

1950年5月，舟山群岛全部解放，港口部门还配合人民海军清除了长江口的水雷，排除了航行的障碍，有利于海上交通迅速恢复，港口生产逐步发展。1950年10月，人民政府又成立了上海区港务管理局，统一管理港口码头业务，港口行政逐步走上轨道。同时在党的“发展生产，繁荣经济”政策的指引下，全国各地的生产迅速恢复，上海港的贸易运输也很快地增长，于是码头上的装卸工作也相应地发展起来了。

二、反霸斗争，扫除群魔

码头上要想进一步发展生产，还必须扫除旧社会遗留下来的一切障碍，其中尤其是长期勾结帝国主义和反动派、欺压工人、作恶多端的封建把头，首先必须加以清除。刚解放时，对原来盘踞在码头上的把头恶霸，暂时还没有来得及进行处理。短时期内，他们依然逍遥法外，过着剥削工人的生活，如太古码头包工头郭维善，解放初仍然侵吞工人的工资半数左右，1950年他在承揽“济南轮”的装卸业务中，从三百个工人三天的工资中就剥削了一千一百多万元（旧人民币）；关桥闽南码头的包工头葛春芳、钱人杰，也仍然剥削工人工资三成以上。有的包工头甚至对工人说：“你们工人翻身不能翻到包工头的头上”，气焰十分嚣张。此外，美蒋反动派也是不甘心自己被赶出中国大陆的，他们在狼狽逃窜以前，一方面对上海港的设备进行了疯狂的破坏，一方面又布置潜伏了大批特务

分子。由于旧社会的碼頭上一向是反动势力最猖狂的地方，因此也就被他們当作了最方便的藏身之地，隱藏了大批逃亡地主、散兵游勇、匪特分子。他們和原有的把头恶霸勾結起来，妄想伺机蠢动，阴谋破坏。

这批反革命分子对共产党和劳动人民怀着刻骨的仇恨，一心妄想美帝国主义和蔣匪帮卷土重来，好讓他們恢复解放前的黑暗統治，重新騎在工人的头上，橫行霸道，作威作福。解放初期，他們利用碼頭上的管理制度暫時还没有正式建立的間隙，不但繼續把持装卸业务，进行剝削，而且还多方进行反革命破坏活动，散布謠言，挑拨党和工人的关系，說什么“蔣介石要到上海过中秋节”。威胁工人不許加入工会，如太古碼頭包工头許士廉对参加工会的工人說：“国民党回来砍你們的头”。还有些把头竟扬言：“誰要和工会干部往来，就尝尝我的小刀子滋味”。有些反革命分子甚至混进工会組織，企图控制工会，达到进行破坏的目的，如特务分子杨潤生就窃取了黄浦碼頭工会主席的职位。鱼行碼頭包工头、恶霸秦树明，竟然冒充上海总工会的联络員，阴谋操纵工会。他們不让工人参加政治活动，工人开会的时候扰乱会场，阻止工人参加游行，不准工人唱革命歌曲。太古碼頭的一个把头馮扬林，甚至煽动鬧事，唆使爪牙毆打工会干部，使碼頭上的装卸工作停頓一天之久。从1949年6月到1950年11月，这批反革命分子挑起大小破坏事件，有統計的即达四千多件，并且包围工会和搬运公司八次之多。在蔣匪帮对上海进行“二·六”轰炸和美帝发动侵朝战争时期，这批反革命匪徒气焰更加猖狂，如招商局第

三碼頭包工頭田永富，竟向每個工人強索五元“登記費”，說是“將來國民黨回來了才可以給你們工做”。還有些把頭暗中搜集抄寫軍代表和積極分子的名單，準備等蔣匪幫回來時“算帳”。

廣大碼頭工人對這批把頭、惡霸、反革命分子的罪惡行為忍無可忍，他們不斷向工會和人民政府要求鎮壓懲辦這批為害人民、破壞革命的反動匪徒。黨和人民政府為了徹底消滅碼頭上的封建把持制度，鞏固革命的勝利果實，打擊反革命氣焰，保障碼頭工人的生活與社會治安，積極支持碼頭工人的要求。1950年3月，中央人民政府政務院公布了“廢除各地搬運事業中封建把持制度的決定”，從1950年下半年起，上海港的部分碼頭，便在黨的領導下，開展了反霸鬥爭。1951年春天，碼頭上的反霸鬥爭又和鎮壓反革命運動結合起來，全面開展，大規模地清除多年來盤踞在碼頭上的把頭、惡霸和一切反革命分子。

反霸鬥爭開始以後，碼頭工人多少年來的願望實現了，世世代代的怨仇到了清算的時候。他們興高采烈奔走相告，感謝黨的措施，積極檢舉惡霸、把頭和反革命分子，踊躍參加公審大會，擁護人民政府逮捕法辦這批匪徒。如浦東公和祥碼頭的二百多工人，聽到該碼頭的特務惡霸把頭陳勝堂被公安局逮捕的消息以後，高興得跳起來說：“壓在我們頭上的千斤擔子搬掉了”。

長期遭受封建把頭殘酷迫害的碼頭工人，一致要求公審罪大惡極的把頭，要求面對面地控訴這些匪徒的罪惡，要求在

群众面前傾訴多少年来积在胸中的苦水。全港碼頭先后在四个地区分別举行了控訴大会，共有一万五千七百多人参加了这场严重的階級斗争。許多老工人在会上控訴了亲身遭受的恶霸把头剝削、迫害、侮辱的血泪史。如一个姓李的工人控訴黃浦碼頭特务把头彭坤說：“1948年我因搬行李事情，被彭坤父子数人騎在身上，打得我头破血流，不省人事，胸部受了重伤，不能做工，害得我一家七口无法生活。”工人金阿毛的家属控訴浦东恶霸把头郭炳萱，在解放前三扁担再加踢一脚，打死了他的弟弟金阿毛。有一个工人的妻子，也在会场上痛哭流涕控訴郭炳萱把她的丈夫朱大海关在牢里活活打死，急死了她的父亲，又把她家里的东西霸占一空，两个小孩也餓病而死，一家五口被害得只剩下她一人。郭炳萱还强占了工人的妻女，罪大恶极，引起全场群众咬牙切齿的憤慨。

公和祥碼頭大把头张志发也受到了群众的公审，一个姓虞的工人控訴张志发霸占他的母、妻两代，父亲被打死在马路上，母亲被虐待而亡。另一个恶霸把头何正松不但解放之前血債累累，而且解放之后还曾經偷偷跑到那时尚被美蔣占領的舟山，与匪特联系，回来之后到处散布謠言，張貼反动标語。这些反革命罪行也都被群众一一检举揭发。

公审控訴大会之后，工人情緒十分高涨，紛紛要求控訴把头罪恶。有的工人在大会上来不及发言，回到家里，忍不住捶胸頓足，向邻舍哭訴自己过去遭受的残害。后来各碼頭又分別召开了五十二次訴苦会，碼頭工人普遍参加了控訴，有的工人甚至参加了五、六次之多，参加总人数共达三万七千多人。

在会场上，工人们倾吐苦水，控诉旧社会的罪恶，提高了阶级觉悟，一致要求人民政府严惩首恶分子，报一报世世代代的阶级深仇。

反霸斗争取得了胜利，罪大恶极的恶霸、把头都得到了应有的惩罚，把多年以来封建压迫的根子拔掉了，码头上出现了一片新气象。广大的码头工人心情舒畅，深深体会到没有共产党就没有新中国，也就没有码头工人的翻身。他们把翻身后的热情带到工作岗位上，用实际行动报答党的关怀，码头上的搬运效率有了显著的提高。

三、提高觉悟，改革生产

反霸斗争取得了巨大的胜利，恶霸、把头被斗倒了，码头上的封建把持制度从此消灭，码头工人在政治上真正翻了身。但是旧社会的封建恶势力在码头上的统治曾经有过长期的历史，封建把头除了曾使用血腥恐怖的暴力行为来镇压工人的反抗以外，还一贯地使用分化、欺骗、迷信等方式来毒害工人的思想。所以反霸斗争以后，封建把持制度虽被取消了，但封建思想的影响仍然存在，工人之间乡土帮派的分裂还没有消除；有些工人还不能在思想上和阶级敌人划清界限，少数工人还存在着迷信思想，认为劳动人民在解放前的被剥削、被压迫是因为“命苦”等等。这种种不正确的思想和模糊观点，都必须加以清除。此外，在码头工人队伍中，还隐藏着一些未被发现的反革命、地主、恶霸，也必须加以揭发和清理。这些问题如果不及时适当地解决，就不能保证工人政治斗争胜利的

成果，不能充分发扬碼頭工人当家作主的积极性，同时也必然会影响到碼头上装卸效率的进一步提高，阻碍生产的发展。因此，反霸斗争胜利之后，1952年冬天，党又领导全港工人开展了“民主改革”补课运动，要求进一步肃清封建思想残余，纯洁碼頭工人的队伍，提高觉悟，划清界限，加强团结。

“民主改革”补课运动，从回忆旧社会的痛苦开始。碼頭工人在旧社会中受到的剥削最沉重，受到的压迫最残酷，一连串辛酸沉痛的回忆，激起了广大工人无比的阶级仇恨。他们再度倾吐苦水，控诉旧社会的罪恶。有些工人在小组会上哭诉了自己过去的悲惨遭遇，回家以后告诉自己的妻儿，也引起了他们的沉痛回忆，互相倾诉解放前的苦难。

通过回忆诉苦，广大碼頭工人更加仇恨旧社会，更加热爱新社会。他们吐苦水，挖苦根，进一步认识了旧社会的吃人制度是碼頭工人苦难的根源，也认清了阶级敌人分化、欺骗等等罪恶统治的毒辣手段，从而提高了觉悟，划清了界限。有些工人过去受了把头的胁迫、欺骗，参加过封建帮会，至此提高了认识。许多过去受了包工头的挑拨唆使，闹不团结，打架结怨的工人，也都认识到封建帮派、乡土小集团是阶级敌人毒害和统治工人的手段，从而消除了隔阂，加强了团结。如工人中有两个姓翁的亲弟兄，解放前在两个不同的碼頭做工，受两个把头的统辖，又分别参加两个不同的帮会。他们在把头的操纵下，为了替把头争夺业务而打架，哥哥钩破了弟弟的头，弟弟砸破了哥哥的腿，从此亲弟兄成了冤家，拆伙分居，二十多年不讲话，就是在马路上碰见了，也得互相瞪几眼。在这次诉苦

中，他們才認識到這完全是受了舊社會的害，上了階級敵人的當，在訴苦會上抱頭痛哭。兩個老弟兄從青年分隔，直到頭髮白了，又能和好如初，他們說：“來了共產黨，這才擦亮了眼睛，認清了誰是親來誰是仇”。

工人們不但回憶了舊社會的苦，也對比了新社會的甜。他們談到了解放後碼頭上的巨大變化，談到了黨對工人無微不至的關懷，碼頭工人的勞動條件和生活條件都有了很大的改善，政治地位更有了空前的提高，大批碼頭工人被提拔成了幹部，領導經常和工人商討業務，工人的意見受到了尊重。通過這些對比，廣大碼頭工人更深刻地體會了自己的翻身，同時也更清楚地認識了自己的責任。他們說：“在舊社會我們是奴隸，在新社會我們是主人”。從而樹立了主人翁的思想，提高了工作的積極性。

“民主改革”補課運動的勝利，為碼頭上的生產改革準備了條件。解放之後，在黨的領導下，碼頭上雖然採取了許多措施，加強了管理，改進了操作，生產效率有了一定的提高，這對於解放初期的物資交流，支援抗美援朝，促進國民經濟的恢復，都有着很大的貢獻。但是由於碼頭上反動惡勢力的長期統治，碼頭的生力受到了長期的束縛與摧殘，即使經過解放後的初步改革，也仍然是十分落后。歷史上遺留下來的碼頭管理制度不健全，勞動組織不合理的情況，造成了生產力發展的障礙，使得碼頭的裝卸工作不能夠適應國民經濟高速度發展的需要。尤其是在全國進入了第一個五年計劃時期以後，工農業生產的增長和交通運輸的發展，更加迫切要求港口裝卸工作進

一步提高效率,降低成本,保證质量。这就推动全港碼頭必須进行一次全面的生产改革,克服过去的落后面貌,健全管理制度,改善劳动組織,提高装卸效率,适应国民經济发展的需要。

1953年下半年,全港碼頭开始了全面的生产改革工作,第一步就是“固定工人”。解放前的碼頭工人都是流动工,沒有固定的工作地点。解放以后,虽然經过了編队,有了組織,但他們与碼頭企业还没有直接的关系,仍然是流动工。这一情况使得碼頭工人与碼頭企业之間的关系不正常,严重影响生产管理有計劃有节奏的进行,常常造成装卸工作很大的紊乱与浪費。因此,把装卸工人和碼头的联系固定下来,是装卸工作生产改革的一个重要关键。

固定工人使得进一步改革劳动組織有了可能。过去碼頭上由于历史上留下来的不合理分工,把一条綫的装卸工作,生硬地割裂成为許多片段,輪装工只管船上起貨,搬运工只搬碼頭上的一段,堆装工只管仓库里的事,貨物过秤另有天平組,大家常常互相妨碍干扰,有一組不来,全体都得坐等,装卸工作不能順利进行,造成許多矛盾混乱现象,影响工作效率的提高。固定了工人之后,实行混合編組,各种劳动力搭配齐全,以小組为生产单位,装卸工作成了一条龙,生产效率有了很大提高。

在实行固定工人的同时,全港碼頭仓库又积极准备推行計劃管理,工人們实行了昼夜三班装卸制,全港还建立了通訊制度。1954年起,碼頭上建立和健全了計劃管理制度,从此装卸工作开始了有計劃、有节奏的生产,更好地配合了国民經济

有計劃发展的需要。

四、碼頭企业的改造

碼頭上的一系列改革，都是以社会主义国营經濟为中心而进行的。解放后，人民政府沒收和接管了官僚資本的碼頭倉庫，形成了社会主义国营碼頭倉庫企业的基本力量。1950年上海区港务管理局成立，統一管理港口业务。这时，除了私营和外商的碼頭倉庫企业以外，共計接管了碼頭总长度24,910呎，倉庫总面积3,584,678平方呎，露天堆场面积6,462,163平方呎。这就組成了改造一切非社会主义經濟成分碼頭倉庫业的强大物质基础。

帝国主义霸占的碼頭倉庫，在解放以前一向是唯我独尊，依仗特权，垄断业务，攫取暴利。解放前夕，他們看到人民武装力量的强大，已經意識到上海必将解放，自己立足不牢，早就把大笔資金抽逃国外，只留下了一些搬不动的建筑設備，无法帶走。解放后，人民政府继接管官僚資本的碼頭之后，于1953年又接受了外商碼頭轉让歇业的申請（美商大来碼頭則在抗美援朝战争发生以后即予以接管）。于是这些被帝国主义霸占了将近百年之久的碼頭，才又回到了人民的手中，經過政府的大力整頓、修繕，获得了新生，开始为伟大祖国的社会主义建設服务。

至于私营資本主义碼頭倉庫业，在港內本来只占很小的比重，而且設備簡陋，条件很差。解放前資本家依靠加强对工人的剝削和投机盛行下的畸形发展而取得暴利。解放以后，党

和人民政府对私营资本主义企业采取了“利用、限制、改造”的政策，帮助它们克服困难，发展生产。对于私营码头仓库业也给予了扶持与照顾，适当地指定一部分船只靠泊装卸，仓库场地则由国营企业或机关单位长期租用堆存物资，使它们能有一定的经营收入，维持开支。这样私营码头仓库业在解放初期美蒋进行封锁轰炸，港口业务清淡的情况下，都能够度过了困难，经济情况有了好转，而且获得了盈余。

但是唯利是图的资本家，是不甘心放弃资本主义的腐朽经营方式的，他们也不会老老实实地接受改造，自觉地走社会主义的道路，因此限制和反限制的斗争时时刻刻都在进行着。有些资本家为了争夺业务，随意转移码头仓库的租赁和变更组织关系，有些设备则搁置不用，或者只用不修，听其损坏。有的资本家无心经营，消极观望，抱着“吃光、卖光、烂光”的态度。他们把“公私兼顾”看作是“平分秋色”，把国营企业的领导叫作“公吃私”，对工人的监督则加以抗拒，并采取分化拉拢的手法进行破坏。有些资本家，为了争取船舶停靠，不惜引诱腐蚀国家干部；在出租仓库时也常常违反政府规定，高抬租金，谋取非法暴利；对于生产设备和工具只用不修，甚至暗中拆卖；至于偷税、漏税，更是家常便饭。

这些“五毒”行为，在1952年的“五反”运动中遭到了揭露和打击，资产阶级的猖狂进攻被打退了，码头上的阶级斗争再一次取得了胜利，这为私营资本码头仓库业的进一步改造准备了条件。

1953年以后，国家进入了大规模建设时期，工农业生产

迅速发展，港口吞吐量也相应增加，碼頭装卸的任务越来越繁重。这时，私营資本碼頭倉庫业的落后生产关系和腐朽經營方式，更加不能适应社会主义經濟发展的需要了。許多私营碼頭长期失修，损坏严重，泊位水浅，輪船不能停靠；有80%的私营倉庫漏雨漏水，影响存放貨物的安全；沿江的道路和岸綫，被一条条保护私人产权的界沟界墙分隔着，妨碍设备的統一利用；碼頭上的道路不修，影响了机械的运行。这一切，都說明了碼頭倉庫的私人所有制必須进一步改造。

从私营碼頭倉庫业的内部来看，更是矛盾重重。解放后的几年来，国营的碼頭倉庫逐步改进了經營管理，工人的操作条件也不断得到改善，机械設備日益增加，碼頭倉庫充分利用，工人当家作主，高度发挥了劳动的积极性、創造性，为社会主义建設事业做出了巨大的貢獻。而私营碼頭倉庫业却是机构臃肿，管理腐敗，設備破旧，經營不善，有的倉庫长期出租，积压仓容，有的設備年久失修，弃置不用。随着革命形势的发展，私营碼頭倉庫业已經到了必須进行彻底改造的时候了。于是1955年初，上海港的私营碼頭倉庫业在职工群众的监督推动下，实现了全行业的公私合营，全港26家私营碼頭、105座倉庫和大片堆场，都在上海港务局的领导下并入了公私合营上海港碼頭倉庫公司。

通过不断的調整改造，上海港的碼頭倉庫业，由于实行了統一管理和分区經營，結束了混乱状态，获得了显著的发展。在党的领导下，过去在碼頭上做牛做马的“苦力”，終于当了碼頭的主人，他們的劳动和生活也都起了根本的变化。

第六章 装卸工作突飞猛进

一、码头面貌的变化

码头上生产关系的变革，引起了码头面貌的变化。解放前的码头都是属于帝国主义、官僚资本、私人资本所有的，他们建造码头的目的，不是为了便利侵略就是为了攫取财富，一心一意只想化费最少限额的投资而掠夺最大数额的利润，因此，当时的码头、仓库建筑都是非常单薄，设备也都非常简陋。在码头中，有一种投资最少的浮码头，就占着全港码头总长度的42%，这种浮码头随潮涨落，不但大轮停靠不稳，并且联接码头和陆地的栈桥也常因潮水的涨落而形成倾斜的陡坡，工人搬运货物上下码头更加不便。有些固定码头，表面上看来虽是水泥建筑，但是内骨结构却是非常单薄，负载量有限，根本不能使用大型的机械设备。另外还有些木质码头，更是残缺腐朽，浸蚀渗漏，十分危险，不适宜使用。

至于码头上的仓库，更是七拼八凑，杂乱不堪，有些是高高矮矮的砖木房屋，有些是铁皮搭盖的屋顶，加以年久失修，破损剥蚀，甚至门窗不全，坍塌渗漏，严重影响存放货物的安全。堆放货物的露天场地，也是积满了垃圾污水，长满了杂草，成了害虫、蚊蝇的孳生地。

碼頭上的道路，在解放前是从来不加修整的，除了洋老板住宅和办公室的周围鋪設一些平坦光滑的水泥路面外，其余的不是烂泥路就是碎石路，高低不平，泥滑难行。工人们夯着重貨包在上面走，跌倒一交，不巧就要送命；如果拉着鉄輪老虎车走在这种路上，不是陷到泥坑里，就是被碎石块震动得两手发麻，好象触电一样。

此外，解放前的碼頭既然是私有的，各个碼頭之間都有界沟、界墙、鉄絲网、竹篱笆分隔着，用来保护碼頭老板的私有权。那时候沿着黄浦江两岸的江边土地，被这种人为的障碍分割得一块一块，七零八落，支离破碎，各个碼頭之間互不相通，从这一个碼頭到那一个碼頭，尽管相隔咫尺，也要弯弯曲曲繞上一大段路，严重影响了碼头的合理使用。而且許多碼頭水深不足，泥沙淤积，不能及时疏浚，妨碍船舶的停靠，加以布局混乱，有的地方甚至只有碼頭沒有仓库，或者有仓库而缺少碼頭，通过能力不相适应，常常是来了船不能靠，或者是下了貨无处堆。尤其是碼頭管理的腐敗，毫无秩序，更加造成了解放前碼頭上嘈杂混乱一团糟的景象。

解放前碼頭上的种种混乱情况，完全是旧社会不合理的制度所造成的，也是旧社会所无法克服的现象。解放以后，随着碼頭上生产关系的改变，碼頭的面貌也逐步改变了。

对于上海港碼頭仓库的技术改造，是根据增产节约、勤俭建国的方針进行的，原有的建筑和設備虽然破旧凌乱，还必须充分加以利用，尽量發揮潜在力量，按照不同情况，适当进行修繕、加固、改建和扩建，使旧設備派上了新用场。例如对旧

的矮小多柱、不适于机械操作的仓库，用合并的办法使之加大，用拆层的办法使之加高；对高层仓库，用按装平台的办法，得以使用吊车装卸；部分腐蚀朽烂的浮码头，陆续改建为水泥码头；原有的结构单薄、机械操作不便、基础下沉、容易上水的水泥码头，也都重行翻造、加固和加高。这样，许多陈旧逾龄、不宜使用的建筑和設備，经过修理和改建，焕然一新，保持了良好的使用状态，重新投入生产。

码头上生产关系改变以后，统一由国家管理，使得改建的工程能够全盘安排，大规模进行。经过改建以后的码头，提高了使用效率。过去分隔各个码头的沟、墙、篱笆都先后拆除，沿江码头打通串联，统一使用，更加经济合理。例如原来的汇山码头只能停靠一条多船，杨树浦码头只剩下几根木桩，已经不能停船，而且两个码头之间还有一条小浜和一条马路（怡和路）分隔着。经过改建，填浜拆路，把两个码头联接起来，再加上旁边的华顺码头，也把原有的浮码头改成了钢筋混凝土的固定码头，三个码头经过扩建，联成一片，就可以停泊五艘海轮，码头的使用效率大大提高了。

与此同时，码头上的道路也普遍进行了改造，尤其是在装卸工作逐步机械化以后，由于机械的运行，对于道路的要求也更高了。路面不平，不但影响车辆行驶不快，机械容易损坏，而且装载的货物容易震动破损；雨天道路泥濘，车辆打滑开不动，也要影响生产。所以码头上的道路，几乎全部都经过了改造，适应机械化的需要。解放后全港新建的高级路面共约174,000多平方米，占现有道路的总面积的86%。工人们现

在再也不必下“烂泥塘”、上“尖刀山”了，他們看見碼頭上到處都是這種平坦光滑的水泥路，從心底感到高興。工人們說：“就是沒有機械化，夯起貨物在這種路上走也有勁。”

解放前上海港碼頭的落后面貌，還表現在缺少水陸聯運碼頭。雖然上海港是中國第一大港，也是世界有名的港口，每年的吞吐量具有一定的規模，水陸中轉貨物很多，但是輪船和鐵路的運輸不能直接相聯，造成轉駁裝卸的很大浪費。解放以後，1956年開始就在港區上游日暉港，利用舊有的開平和北票碼頭加以擴充，建成了第一座水陸聯運碼頭。從此火車可以直接開進碼頭，貨物可以直接裝上輪船，減少了中間轉駁裝卸的浪費，碼頭的使用效率也得到了很大的提高。日暉港聯運碼頭建成之後，從1959年開始又在港區下游張華浜地段擴建了一座規模更大的張華浜水陸聯運碼頭，起了很大的作用，特別是對外輪的停泊裝卸更為便利。這一碼頭地形開闊，改變了過去上海港缺少水陸聯運碼頭的落后面貌，港口的裝卸設備更現代化了。

除此以外，解放後對碼頭、倉庫還進行了不少新建工程。十幾年來，新建的碼頭約占現有固定碼頭總長度的21%，倉庫也有增加。這些新的建築，對上海港吞吐量的增長起了很大的作用。

另一個重大的變化，就是雨天裝卸的實現。過去上海港的碼頭，雨天一般不進行裝卸，防止貨物受損，而上海港的雨天約占全年天數的三分之一左右，這樣，港口的裝卸設備就約有三分之一時間派不上用場，造成嚴重的浪費。解放前碼頭工

人雨天停工，吃尽了苦头，那时候工人们做一天吃一天，遇到雨天沒有工作，只好挨餓，尤其在碰到連綿阴雨的季节，日子更加难过了。解放后，工人们虽然不必顾虑雨天挨餓，但是他们看到雨天停工造成的浪费和損失，影响貨物的周轉和生产的进行，却是更加感到痛惜。在党的领导之下，工人们发挥了主人翁的思想，发扬了集体的智慧，千方百计地克服雨天进行作业的难度，創造了活动雨篷，經過不断改进，终于解决了雨天作业的問題。

活动雨篷张盖在輪船上，复盖着艙口，风吹不落，雨打不进，貨物装卸照常进行，絲毫不受影响，設備的使用率因而提高，港口的通过能力也大大增加了。过去碼头上每逢雨天停工的冷落面貌，由此一变而为即使雨天也是忙碌紧张的热鬧景象了。

碼头面貌最大的改变，在于装卸工作的机械化。过去工人们弯腰弓背，排成几行的一字长蛇陣看不见了。现在到处能看见巨大的机械，奔駛的车辆；听到的則是有节奏的机械声，来往车辆的喇叭声。工人们穿着工作服，戴着安全帽，操纵着机械，运送着貨物。碼头上整齐清洁，井井有条，完全不是解放前那种肮脏嘈杂、拥挤混乱的情况了。难怪許多解放前曾經来过上海港的外国海員，目睹这种显著的变化，都大为惊奇，贊叹不已。

二、机械代替了人力

过去碼头上的操作全靠拚体力，一条大船靠了碼头，从船

上的艙口到倉庫的門，總要排成五、六行長蛇陣，工人們一個接着一個，碼頭上到處是人群，川流不息，又擠又亂。結果是工人們的勞動強度很高，累得精疲力盡，但是裝卸效率卻很低。例如卸煤要用鐵鍬，一鍬一鍬鏟到籬筐里，再用扛棒抬上岸，一艘萬噸煤船，就需要二百多個工人連續扛運一個月左右才能卸完。那時候洋老板和資本家只顧自己賺錢，那里管工人的死活？當他們有廉價勞動力可供剝削的時候，根本不會考慮使用機械的問題，解放前上海全港的大小機械統共不過40台，而且很多都是擱置不用的。

解放以後，黨一貫高度關心降低碼頭工人的勞動強度。解放初期，雖然機械設備暫時還很缺乏，但已陸續採用各種措施，減輕勞動強度，保障工人安全。例如加寬跳板，用木架及葫蘆來起艙，代替“螺絲跳”，實行水平運輸的車子化，在洋涇港和董家渡兩個煤炭專業碼頭鋪設運煤的輕便鐵道等等。通過這些措施，初步減輕了碼頭工人的勞動強度，同時工班效率也有所提高。

1954年以後，碼頭上的生產工具又得到了進一步的改進，在貨物搬運中，場車、老虎車的使用更多了，並且還開始添置了一些小型裝卸機械，如拖車、鏟車、木條運輸機、皮帶運輸機等。皮帶運輸機的使用，對解放碼頭工人的肩扛勞動起了很大作用，尤其在煤炭裝卸操作中，效果更為顯著。1955年上海港首次試用皮帶機，在“和平十七號”輪上，卸下了7,220噸煤，比過去節省了八十個勞動力，效率提高了二點八倍，每噸費用也降低了60.25%，獲得了很大的成功。更重要的是

高头皮带机的使用,可以把煤直接堆上煤山,从而代替了过去的“过山跳”,解决了煤炭装卸中一项最艰苦、最危险的劳动问题。现在有了皮带机,煤炭自动上煤山,取消了“过山跳”,工人们喜欣万分,他们形容皮带机说:“皮带机,排成龙,电钮一按煤直冲,跳上不见人,高凳无影踪”。

1955年仓库里又增添了一批垂直运输设备,解决了货物上楼的问题。过去工人背着货物爬楼,体力消耗很大。现在有了电梯、高型链板运输机、塔吊、壁吊、电葫芦等机械,货包上楼不用人夯了。

1956年以后,又增加了大批水上浮吊和履带式大吊车,解决了驳船起舱及场地堆高的机械操作问题;同时配合着煤炭起舱的需要,又制造了一批煤抓斗,进一步提高了装卸效率。

虽然机械设备不断增加,操作技术不断改进,但是直到1958年以前,码头上的机械设备数量还是不多,装卸工作机械化的程度还是不高的,绝大部分的工作还必须依靠人力来操作。自1958年起,全国各条战线上都出现了轰轰烈烈的大发展局面,上海港也掀起了一场热火朝天、大闹技术革新和技术革命、实现装卸工作机械化的战斗。在大发展的高潮中,全港职工都投入了群众性的“双革”运动,他们亲自动手制造机械,改革工具,千方百计地改进装卸方法,提高装卸效率。

码头工人本来文化水平较低,技术知识更是缺乏,根本没有人制造过机械。但是在党的领导之下,工人们发扬了敢想敢说敢作的精神,依靠集体的智慧,采用土洋结合的办法,在

很短的时期內就制造了大批装卸机械,自己武装自己,迅速提高了装卸工作机械化的程度。1958年全港装卸工作已有40%以上实现了机械化和半机械化,碼頭工人繁重的体力劳动大大減輕了。

在为机械化而奋战的过程中,出现了大批动人事例。如杨树浦装卸服务站本来是一个最穷的单位,解放以后虽然添了一些老虎车等,但基本上还是依靠扛棒和搭肩布进行純体力操作,生产效率很低。但是杨树浦装卸站的职工同志,并没有因为条件不好而气馁,他們奋发图强,自力更生,在沒有技术力量、沒有工具設備的情况下,用穷办法大鬧技术革命,走向机械化,終于改变了一穷二白的面貌。在开始的时候,他們沒有技术人员,只有两个稍微懂得一点技术的司机和一个照明电工,更談不上什么图样和設計,唯一的办法就是到兄弟单位参观实物。但是工人群众边学边干,想出一切办法克服困难,沒有打鉄炉就用废茶桶改制成打鉄炉,沒有车床、銑床,就用銼刀銼出地軸,銼出齿輪,就这样在碼頭边的油布棚里开出了技术革命的灿烂花朵。三天三夜的时间就造出了第一台岔角吊,代替了三米高跳板上的体力劳动,取得了最初的成果,白手起家,打开了通向机械化的道路。到1960年初,全站已經有了自制的电动吊车十三台、皮带机三台、煤斗三台,此外还制出了不少为进行技术革命的工具設備。然而他們并不满足于已經取得的成績,几年以来,始終坚持技术革命的方向,不断提高,不断改进,繼續取得了更大的效果。

其他各碼头的工人群众,也都发挥了冲天的干劲,依靠自

己的力量，向机械化进军。如第二装卸区的工人完全依靠自己的力量，解决了设备、材料、技术的问题，造成了第一台自制的电平车；苏州河港务管理处原来什么设备也没有，经过一年多的技术革命，人们都可以看到苏州河两岸吊杆林立，大部分实现了机械化和半机械化。

在大闹技术革命的过程中，工人群众的情绪高昂，意气风发。他们说：“油布篷下办工厂，榔头锉刀当机床，装卸工人充技工，定把机械造出厂。”又说：“材料找不到，出门找废料，没有图纸看实物，边学边干也能造。”

码头上自 1958 年掀起技术革新和技术革命的高潮以后，几年以来，一贯继续坚持。1959 年集中力量攻破了船用抓斗和海轮雨天装卸篷两大关键，并且大量添置推广；此外还大造皮带输送机，包括煤炭作业用的 800 m/m 输送机和袋物作业用的 600 m/m 汉口式轻型皮带机，共添造了 401 台。1960 年的“双革”运动，在前两年的基础上，又进入了大发展阶段，从四个方面改进了装卸作业中的主要问题。第一是全面推广船用抓斗，大大提高了装卸效率；第二是采用壁吊、库内吊、滑板等，大搞上下楼作业的机械化和滑溜化；第三是大搞起落仓机械化，添造起重机 381 台、卷扬机等其他机械 440 台；第四是大力推行运筹学线性规划的原理，改进生产组织管理。1961 年是在三年大发展的基础上巩固发展，填空补缺，主要充实了活环抓斗、自动钩夹具、杠杆吊、卷扬机、六瓣荷花抓斗等 35 个项目，在坚持使用中逐步研究改进提高。同时，全港推行了抓斗化，抓斗使用的范围、货种都有了显著的扩大，型式也有

了发展增加。1960年抓斗化比重仅为27%，而1961年仓底散货抓斗比重已经达到36.9%左右，相当于节省了三万多个工班的劳动力。1962年以后，进入了整顿、提高的阶段，对已有设备不断改进，加以充实，达到了更完善的水平。1964年以后，码头上的技术革新和技术革命又进入了一个新的高潮，1965年时全港共有机械两千多台，装卸工作机械化和半机械化的程度已经达到75%，基本上成为一个机械化的港口了。

三、快装快卸，提高效率

码头上的种种变化，促进了装卸工作的效率不断提高。上海是我国最大的工业城市，和全国各地之间物资交流的数量十分庞大，每年都有大批机器设备、五金器材、化工产品以及人民生活日用工业品从上海运出，供应外地；同时全国各地又有许多工业原料、燃料、农副产品等等运来上海。再加上还有大量的中转集散的货物，合并起来构成了品种繁多、数量巨大的货运量，其中约有70%左右是经由水路运输，通过港口吞吐的。所有这些，为港口的装卸工作提出了光荣而艰巨的任务。

解放十几年来，我国国民经济迅速发展，工农业生产不断增长，对外贸易数量不断增加，因而港口吞吐量也随之逐年上升。到了1965年，上海港的货物吞吐量不包括内港就已经达到14,424,000吨，为1949年的635%，并且超过了抗日战争以前1936年上海港历史上最高吞吐量1,400万吨的记录。

港口吞吐量的增长，要求装卸工作提高效率，快装快卸，

縮短貨物在港停留時間，加速船舶周轉，保持港口暢通無阻。實現這些要求，是對於國民經濟高速度發展的有力支持。

由於碼頭工人的干劲，技術革命的成就以及管理工作、操作方法的改進，上海港的裝卸速度不斷提高，尤其在1958年開始的大躍進高潮中，裝卸效率提高更快，雖然當時的任務十分繁重，港口吞吐量1958年比1957年陡增63%，1959年又比1958年增长40%，但是港口始終保持暢通，貨物及時轉運，有力地支援了工農業生產的躍進。而且裝卸成本不斷降低，1958年比1957年降低14%；同時又縮短了船舶在港停泊的時間，1958年即減少船舶在港停泊時間13—17%，從而為國家增加了大批運輸能力。

碼頭裝卸速度的加快，不但積極支援了國民經濟的發展，而且博得了外輪海員普遍的贊揚。如1956年，日本輪船“信濃丸”在上海港裝運大米去巴基斯坦，上海港的碼頭工人為了支援巴基斯坦人民，只用了三十八小時四十五分鐘，就裝完了九千多噸大米，創造了空前的紀錄，使日本船員大為驚訝。1958年意大利輪“馬波林那號”的船長說：“‘馬波林那號’在美國的薩那港口卸貨，化了整整十二天時間，而在上海只化了三天半就把貨物全部卸光了，真是快啊！”日本輪船“博山丸”的船長對於上海港裝卸速度之快，也大表驚奇，他說：“這些貨我們估計在上海港要卸十天，結果連五天也不到就卸完了”。1959年挪威輪“沙塞南號”從澳大利亞裝了將近一萬噸貨來到上海港，只用了四個整天就卸完了，船上的大副驚嘆說：“真快呀！大躍進，真是大躍進！”外輪“雷費蘭號”的大副對卸貨的速度

也感到惊奇,他說:“卸貨太快了,我們船上新換的鍋爐水汀都跟不上吊關周轉的需要。”外輪“司登克洛司號”到達上海后,大副打電報給他愛人說,在上海要等二十天。結果不到六天,貨物就全部卸光,大副高興地說:“我又要打電報回去,告訴家里,提前十四天返航。”還有一艘外輪,裝載了五千多噸貨來到上海港,當船長聽說只要一晝夜就可以卸完全部貨物時,他搖着手說:“不,不可能,裝貨化了四天,一天全部卸完,不可想象!”第二天他接到了開船通知,連忙跑上甲板,扒在艙口上看,驚得目瞪口呆,果然貨物已經全部卸完了,一共只化了二十三小時五十分鐘,這時船長不禁翹起大拇指說:“中國人說得到,做得到,了不起,真是大躍進!”

自從1958年以來,碼頭裝卸工作的裝卸速度不斷提高,1965年3月,“和平27號”輪卸煤10,070噸,只化了十九小時半,全船抓取量達到93%。這和解放前卸一萬噸煤要化費個把月的時間,全靠人力扛抬的情況相比,是多大的變化呀!

快裝快卸的成就,配合了港口的發展,保證了貨運的暢通,對整個國民經濟的發展有很大的貢獻。到1965年,上海港的吞吐量已經增長了十三倍,其中和亞、非、拉丁美洲等地區的貿易更增加了二十六倍。而港口的裝卸工作適應了貨運迅速增長的需要,工班效率提高三倍,保證了全國各地物資的供應,特別是加強了我國與亞、非、拉丁美洲各國人民的相互支援,加強了世界反帝人民的團結,沉重地打擊了以美國為首的帝國主義。

裝卸工作的成就,是和碼頭工人的積極努力分不開的。解

放以后，碼頭工人在黨的領導下得到了翻身，提高了覺悟，解放了思想，十幾年來他們做出了很大的成績，涌現了大批先進集體和先進人物。十幾年來碼頭面貌的根本改變，裝卸效率的飛快提高，充分說明了人的因素第一。同樣的碼頭工人，解放前受盡了磨折，解放後却創造了奇蹟。兩種不同的社會制度，產生了兩種截然不同的效果。正是社會主義制度的優越性，保證了碼頭工人的積極性和創造性能夠得到充分的發揮，使碼頭成為碼頭工人施展自己的聰明才智的廣闊天地。

第七章 碼頭工人狀況的巨大變化

一、政治地位與精神面貌的改變

解放後，上海碼頭工人翻了身。他們在政治上、經濟上、文化上都發生了巨大的變化。在這許多變化中，意義最重大的是碼頭工人政治地位的根本改變。解放以前，碼頭工人被壓在社會的最底層，沒有絲毫的政治權利，沒有一點人身保障，遭受到帝國主義、買辦、封建把頭、資本家的重重壓迫與剝削，世世代代處於奴隸的地位。解放之後，在黨的領導下，建立了無產階級專政的國家政權，勞動人民當家作主，成了國家的主人。碼頭工人參與國家的政治活動，推出自己的代表，行使自己的政治權利。十幾年來，上海港的碼頭工人中，有不少人被選舉為上海市的人民代表和區的人民代表，他們絕大部分在解放前就是碼頭工人。碼頭工人不僅參加管理國家大事，而且還積極參與港口碼頭生產業務的管理。碼頭上各個裝卸區都定期召開職工代表大會，由負責同志向全體工人匯報生產成績和各項工作的情況，接受廣大工人群眾的監督。而且歷年以來還有大批碼頭工人被選拔為幹部，直接領導生產。現在不僅全港各碼頭裝卸隊的基層幹部，絕大多數是從碼頭工人中選拔出來的，而且還有不少工人幹部提升為局和裝卸區

的領導。

广大碼頭工人經歷了解放前后的深刻变化，他們深深体会到，沒有中国共产党就沒有碼頭工人今天的政治地位。全体工人的階級覺悟大大提高，革命热情不断高涨，突出政治，統率业务，在装卸工作中做出了許多出色的成績。全港每年都涌现出大批先进人物和先进集体，其中有的被評为市的先进生产者，有的被評为全国先进生产者；此外，还評选出許多本市和全国的先进集体。这些先进人物和先进集体，都是全港工人学习的标兵。不少碼頭工人还光荣地参加了中国共产党和共产主义青年团。

广大的碼頭工人还把自己的装卸工作和全世界的革命事业密切联系起来。他們說：“立足碼頭，胸怀世界，装卸工作也是为了革命。”当他們遇到装卸支援亚、非、拉美各国人民的物资，更是加倍关心，高度負責，当作一項光荣的国际主义义务。例如在装运援外大米时，工人们特別加快速度，爭取提前运到，有一次一万多吨大米，两天就装完，还有一次装运九千吨大米，只化了三十八小时。又有一次装运支援非洲国家的成套設備时，由于上一班工人不注意，把輕貨装在重貨下面，接班工人发现后，立即决定返工重装。他們說：“现在看看不要紧，船到了大洋里，遇着风浪顛簸起来，难保不压坏輕貨，影响成套設備的安装，我們现在費点力事小，保証非洲人民如期完成建設，早日投入生产事大。”他們这种高度負責的态度和无产階級国际主义的精神，使国际友人深受感动。

上海广大碼頭工人，和全国人民一样，热爱伟大的党和伟

大的領袖毛主席。他們從自己的親身經歷中深深感到，革命群眾離不開共產黨，干革命就要靠毛澤東思想。因此，他們熱愛毛主席著作，一心要把毛澤東思想學到手，堅持讀毛主席的書，聽毛主席的話，按照毛主席的指示辦事。

二、安全和健康有保障

在裝卸工作迅速發展的同時，上海碼頭工人的勞動和生活也起了根本的變化。解放前受盡了迫害摧殘的碼頭工人，解放後得到了黨的無微不至的關懷。他們感受最深刻的，首先就是各項勞動保護和勞動保險措施的實行，使操作安全和生活福利都有了切實可靠的保障。

解放後十幾年來，雖然碼頭上的許多工作都已逐步實現了機械化和半機械化，勞動強度有了很大程度的減輕。但是根據碼頭生產操作的特點，尤其是適應露天操作和夜間操作的需要，某些季節性和特殊性的勞動保護措施還是非常重要的。十幾年來，在黨的關懷和領導之下，在這方面也進行了許多工作，港口管理部門除了大力作好防暑降溫工作以外，還採取了許多安全措施，如防凍、防滑以及防止搬運危險物品的中毒事故等，切實保障了工人的安全和健康。

炎熱的夏天，是裝卸工作最辛苦疲勞的季節。過去的碼頭工人，在中外資本家和包工頭的壓迫下，一刻不停地進行着極其繁重的勞動。儘管烈日當頭，汗流浹背，連一口水也喝不上。現在每到夏天，碼頭上就普遍搭起了涼棚，遮蔽強烈的日光，並且裝置了許多電風扇和大型鼓風機，為工人們送來陣陣

凉风。在輪船和鉄駁船上，还在艙面甲板上鋪上了草垫，派专人用水泵不断浇水，以降低艙内温度，免得輻射热影响工人的身体健康。在拖车、鏟车、吊车等流动装卸机械上，也都装置了自动打风机和遮阳伞，吊车上还加装了隔热板和电风扇等降温設備，保护工人少受炎暑的侵袭，减少疲劳。夏天操作时，碼头上还供应各种清凉飲料，如盐汽水、盐棒冰、綠豆湯、盐蛋湯等等，供工人们消暑解渴，恢复精神。許多领导干部，不但經常参加劳动，和工人一起操作，又时常为工人送茶送水，把一瓶瓶的清凉飲料送到工人手里，一条条的冷毛巾送給工人擦汗。有些老工人看到领导干部推来飲料车时，就感动地說：“党真比父母还关心我們，天气一热，马上就送来冰冻清凉茶，喝一杯从头到脚感到舒服。”在休息时，他們又对青年工人說：“在旧社会，替資本家干活，大暑天我們百来个人自己凑錢买桶开水解渴，給包工头看见，还要罵我們偷懶。想想过去，比比现在，真是一个地獄，一个天堂。”

夏天是这样，到了冬令严寒季节，碼头上又采取了各种防寒保暖措施。卫生站的医务人员准备了防冻裂伤的药膏，发給每个工組；工人食堂和夜班工人睡眠室都装上了保暖的厚门帘，睡眠室的床鋪上也都鋪上了厚厚的草垫，茶壶、飯鍋套上了保暖套，保証工人吃到热飯、热菜、热茶、热湯，吃好、睡好、休息好。男女浴室里全都安装了保暖火炉或是自制的水汀，对露天现场的部分作业人員配发了御风防寒的棉大衣，对夜班工人还供应紅糖姜湯，保暖助温，抵挡夜間的寒气。遇到雨雪霜冻天气，在操作地点还要鋪上草包、草席，增加安全网，

防止滑跌工伤事故,照顾得周到齐全,无微不至。

关于防护用品更是应有尽有,充分考虑了工人的安全,日常操作时,工人都穿上了保护衣、保护鞋,戴上了安全帽和手套,防止碰伤,而且还配备了救生衣,这样即使失足落水,也可以避免造成严重事故。对操纵电气机械设备的工人,又发给橡皮手套和长统胶靴,防止触电事故。在装卸腐蚀性和有毒物品时,更要根据不同情况使用防毒面具、胶木口罩、工作服、手套、橡皮围裙等等防护用具,而且事前还要进行体格检查,凡是身体不合格的工人都不允许装卸这种危险货物,以免影响工人的健康。

操作现场普遍装上了安全网,防止工人跌伤、落水;当进行升高作业时,在二公尺半以上就必须佩带安全带。这种种措施都是为了工人的安全和健康着想,充分表现了党和国家对劳动人民的关怀。工人们回想到解放前在码头上操作时,资本家和包工头不顾工人死活,根本没有劳动保护的情况,就深深体会到新社会的温暖,深深感念到党的恩情。甚至一些来到港口的外国海员,对码头上的种种安全设施也表示了衷心的赞扬,有一次一个外国海员在上船时失足跌下梯来,幸而落在安全网里,没有受伤,他爬起来之后,翘起大拇指说:“中国、毛泽东!”

工人们在劳动之后,生活和休息也得到充分的照顾,保证迅速消除疲劳,精力旺盛,重新投入生产。码头上普遍设立了工人食堂和浴室,夜班工人还有专设的睡眠室,全港有几千个铺位,被褥齐全,专供夜班工人休息之用。工人们都说:“现在

是吃飯有食堂，洗澡有浴室，休息有睡眠室。”劳动一天之后，吃过飯，洗过澡，休息一下，精神愉快，回想起解放前“吃的小猫湯，洗的黄浦江，睡的马路旁”的日子，真是一个天，一个地。

过去碼頭工人到了年老体衰，或因疾病、工伤而丧失劳动力的时候，就只有死路一条，无人过問。而现在劳动保险的制度使得年老、疾病的工人都有了切实可靠的保障。到1964年，全港共有四千多名退休老工人，按月領取退休金，安度晚年，他們回想到解放前那些被逐出碼頭、在马路上冻餓而死的老伙伴，更是深深感到新旧社会中工人遭遇的不同，深深感謝毛主席，感謝共产党。有一个姓王的老工人說：“过去我亲眼看到多少工人兄弟还不到老得做不动，就被資本家和把头一脚踢出了碼頭，餓死在马路旁边。象我这样大的年紀，若在过去，早已拿根小棒去討飯了；现在有党和毛主席的关怀，国家負責养老，无忧无虑，真是睡梦中也会乐醒了！”

过去工人生病无錢医治，还要硬挺下去，为生活奔走，现在生了病就能得到适当的休息，尽心的治疗，不必耽心医疗费用，更不必耽心生活衣食。有一个退休老工人，解放前他55岁时腿上生过一次毒疮，沒錢医治，烂了将近两年不能工作，家里生活万分困难，妻子带着孩子另謀生路去了，丢下了他一人。解放后他年老退休，1963年已經75岁了，又生了一次大病，咳嗽，渾身发肿，而且单身无人照顾，邻舍都說年老不会好了，通知了装卸区里。区里知道以后，立刻派人来把他抬到第二人民医院去医治，区里的生产組长和工会干部也都来探望他。經過八天病就医好了，医药費全部由劳保支出，自己只付了三

块多飯錢。老人十分感动，他說党的关怀真是比亲人还要亲。

现在碼頭上对工人的保健十分注意，有病治病，无病預防，每年都要打防疫針，平时搞好环境卫生，食堂用具蒸汽消毒，现场飲水有消毒箱，每个装卸区都有专业的保健員，每个工組都有兼职的保健員；每年进行一次体格检查，高温作业和危险作业都必须通过体格检查，身体不好的工人由領導上安排減輕工作。碼頭上的老工人，过去受尽了摧残，帶病的很多，經過检查，都得到了适当的医疗和照顾。

遇到工伤事故，对受伤的工人照顾得更为周到。解放后由于領導上的重視和安全措施的不断加强，工伤事故已經大为减少了，即使偶尔发生工伤时，也是竭力治疗，尽快地恢复工人健康。如1963年一个姓吳的老工人在艙底作业时，右腿骨被碰碎，立即送到医院开刀治疗。出院以后，又送到疗养院去疗养，前后共休息了十个月，医疗费用全部由国家負担，工資照发，生活不受影响。复工之后，領導上又根据他的身体条件，安排了較輕的工作。而在解放前，工人遇到工伤是无人过問，毫无办法的。两种遭遇的对比，使碼頭工人更加体会到新旧社会的不同，更加热爱新社会。

除了一般的疾病和工伤医疗以外，每年还有部分工人輪流到外地去休养和疗养。有些老工人到了杭州或北戴河的疗养院，看到这么好的地方，这么好的房屋，如今全是工人享受了，都說这是解放前作梦也想不到的事情。有个老工人坐在疗养院的床上，用手摸摸床上的被褥，不禁感动得流下泪来。解放前碼頭工人的性命不如一条狗；解放后，碼頭工人的安全和

健康却得到了这样体贴细致的关怀，怎能不令人感动呢？

三、物质生活逐步改善

解放前被当作牛马的码头工人，在解放后才真正过到了人的生活，真正具备了衣、食、住的物质条件。

解放前码头工人的收入不固定，做一天吃一天，累死累活的结果，连一个人糊口也很困难，经常断顿挨饿，更谈不上养家活口了。解放后码头工人有了固定的工作，也有了固定的工资收入，物质生活有了保证，不愁吃，不愁穿，精神愉快，安心生产。有一个老工人说：“解放前一个人难养活一个人，时常断顿，小孩子饿得哭，只好给点水喝；现在一个人工作可以养活五口，衣食不愁，而且三个孩子都能上学。”这就是码头工人普遍的生活情况，也是他们最经常联想到的对比。

从吃的情况来看，解放前码头工人的家庭几乎没有不挨饿的，主食品只能有部分的碎米或地脚米，此外就要依靠吃各种杂粮度日，甚至有的时候竟不得不以野菜来充饥。副食品方面，很少人能够买得起蔬菜的，当然更不必说荤菜了。现在码头工人家庭，在吃饭方面早已不成问题了，一般的主食品都是大米、籼米和面粉，而且生活稳定，根本不必为吃饭问题而担忧了。在副食品方面，也能满足正常的需要，油盐蔬菜不会缺乏，鱼、肉、蛋品等荤菜也能经常吃到，有的家庭还能够增加牛奶、豆浆等营养品。这样的生活，和解放前长期在饥饿线上挣扎的情况对比，真有天壤之别。

穿的方面也和过去完全不同了。解放前的码头工人，披

麻袋，穿破衣，終年赤脚草鞋，三天沒工作，就要脫下小鞋子送进当鋪；如果偶然多做了几天工，多得了几个力資，在旧貨攤上买一件旧鞋子穿上，被包工头和爪牙們看見了，就說是偷了碼頭上的貨物，才有錢买衣服的。所以那时候的碼頭工人，別說是沒有衣服穿，就是有衣服也不能穿，不敢穿。到了冬天，碼頭工人很少有棉衣的，碼頭上三面临水一面朝天，刺骨的北风无遮无挡吹进了工人的破单衫，冻得渾身发抖，也只得咬咬牙硬挺下去。解放后，碼頭工人买布做衣服变成了很平常的事，现在碼頭工人和他們的家属一年四季都能够穿上整齐、适合的服装，夏有夏衣，冬有冬衣，夜有棉被，再也不必挨冷受冻了。而且很多人都置备了御寒保暖、舒适便利的卫生衣、毛織衣。此外，球鞋、胶鞋更是非常普遍，部分工人还置有毛料衣服和皮鞋。根据 277 戶碼頭工人家庭，解放前 1,057 人、解放后 1,509 人的衣着情况的变化，可以作出下面的統計：

項 目	解 放 前		解 放 后	
	件 数	平均件/人	件 数	平均件/人
棉 衣 褲(件)	672	0.64	2,537	1.68
卫生衣褲(件)	46	0.044	1,212	0.80
毛織衣褲(件)	19	0.018	946	0.63
毛料衣褲(件)	5	0.0047	357	0.24
球 鞋(双)	6	0.0057	1,268	0.84
胶 鞋(双)	46	0.044	1,014	0.67
皮 鞋(双)	7	0.0066	412	0.27
棉 被(条)	347	0.33	1,027	0.68
毛 毯(条)	—	—	107	0.71

上面表格中所列解放前后的数字，鮮明地反映了碼頭工人衣着改善的情况，但这还仅仅是数量上的对比，如果从衣着质量上比較，差別就更大了。解放前碼頭工人的衣服和棉被都是千穿百孔，破烂不堪，只能勉强凑成件数，蔽体保暖的作用已經失去了大半；解放后的衣物，却能够适应穿着需要。就拿鞋子來說，过去碼頭工人的草鞋都是破了自己找条草绳修补再穿，而现在則是平时有球鞋，下雨有胶鞋，天冷有棉鞋，一个人就有几双鞋子。再拿衣服來說，过去补釘联成片的“八卦衣”，日当衣裳夜作被，天雨湿了只好光脊梁；现在却是內有衬衣，外有罩衫，有洗有換，十分便当。对比之下，解放前后的不同情况就完全是两个世界了。

碼頭工人居住条件的改善也非常显著。解放前，碼頭工人的家庭一般都是在棚戶区里，那时的棚戶区都是垃圾遍地，疾病流行，完全是旧社会吃人制度所造成的凄惨阴暗的貧民窟，住在里面就象是陷入了人間地獄。还有許多碼頭工人，連这种草棚也沒有，只能露宿街头。解放初期，人民政府对工人集中居住的棚戶区进行了很多改善环境的工程，鋪筑道路，修建下水道，装設自来水、电灯，使棚戶的环境卫生大为改善，具备了必要的卫生条件。以后政府又經常支付大笔款項帮助工人修理和改建住房，許多低矮破烂的草棚，都陸續經過翻建，变成了清洁卫生、光綫充足、空气流通的房屋，草房的比例大大减少，“滾地龙”早已看不见了，新的建筑不断出现，棚戶区的面貌正在迅速变化中。与此同时，在全市各地又先后兴建了大批工人新村，許多工人迁入了新居，居住条件得到了很大

的改善。在这个过程中，碼頭工人的居住条件也起了同样的变化，在1965年以前，半数以上的碼頭工人都已經先后在行政和工会的資助之下，改建或修建了自己的住房；也有部分工人家庭迁入了里弄房屋，还有許多工人家庭搬进了新的工房。

住房内部使用家具的情况，也起了不小的变化。过去碼頭工人連衣食都不周，哪里还有什么家具？有的家庭甚至連必要的鍋碗、筷子都沒有，只好向邻舍借用，睡觉只在地上鋪个草鋪，根本沒有床，桌椅也是很少的。解放后，随着生活和居住条件的改善，碼頭工人家庭也陸續添置了各种家具和用具。如果仍以前面列举的277戶为例，解放前后用具的增添也是一个鮮明的对照，如下表所示：

項 目	解 放 前	解 放 后
鋪 板(副)	178	374
床 (张)	18	181
桌 (张)	83	376
椅、 凳(张)	149	1,018
橱 (口)	13	136
箱 子(口)	129	529
自 行 车(輛)	—	15
钟、 表(只)	10	330
收 音 机(台)	—	40

总之，从衣、食、居住各方面情况看来，碼頭工人的生活，解放后已經起了很大的变化，他們的物质生活已經达到了一般的水平，能够維持本人及家属正常生活与健康的要求，而且部分工人家庭还能經常儲蓄，积有存款。另一方面，虽然还有少数家庭因人口較多，有一些局部的困难，但是都能得到領導

和工会的关怀，按照具体情况，給以临时性或定期性的补助，帮助他們克服困难，妥善安排生活。

四、文化生活不断丰富

碼頭工人的物质生活改善了，他們的文化生活不断丰富，文化水平也迅速提高。

解放前，文化教育是为剝削阶级服务的，貧困达到极点的碼頭工人和他們的子女，根本沒有讀書的机会，那时候 92% 以上的碼頭工人都是文盲，他們的子女也只有极少数能够識一点字的，至于其他的文化生活，更是談不到了。那时候的碼頭工人并不是不想学文化，他們如果能有一点办法，总希望自己的子女能够讀一两年书，識一点字。不过在剝削阶级統治的旧社会里，穷人要讀書簡直是妄想，不但經濟上不許可，而且还要遭到旁人譏笑。有一个姓李的老工人，解放前学文化，怕被別人看见，就躲在暗屋子里看书，結果变成了近視眼。可见解放前的碼頭工人也是迫切要求文化的，只是受到生活和社会地位的压迫与限制，这个愿望在旧社会里永远也不能实现。解放后，碼頭工人翻了身，不但在政治上、經濟上翻了身，而且在文化上翻了身，当了文化的主人。許多老工人积极热情地参加了业余学校和扫盲运动。他們努力克服年老記憶力不好的困难，刻苦钻研，认真学习，絕大部分都已先后摘掉了文盲帽子，达到了小学、中学的水平。有的年紀較輕的工人，經過几年的学习提高，在党的培养之下，甚至进入了大学，这是解放前的碼頭工人万万梦想不到的事情，只有在共产党領

导下的新社会才能实现。

与此同时,配合着装卸工作机械化的发展,码头上使用的机械日益增多,码头工人在掌握了文化的基础上,又积极地学习技术。几年来在码头工人中培养了大批技术力量的队伍,熟练地操纵着各种装卸机械,促进了码头装卸工作的发展,码头工人既当了文化的主人,又当了技术的主人。

更值得高兴的是,码头工人的子女,已普遍地能够得到入学的机会,达到学龄的儿童一般都能上小学,30%左右上了中学,还有不少上了大学的。例如一个姓王的老工人,解放前三个子女,只有一个能上私塾,识一点字;解放后,他又添了一个孩子,1965年时,他有三个孩子在上学,一个小学,一个中学,一个在青岛海洋学院读大学。码头工人子女受教育的状况,在解放前后,截然不同。

码头工人的物质生活改善了,文化水平提高了,他们对文化生活也就提出了越来越多的要求。工人们自己组织了业余文工团,成立了铜管乐队、民族乐队、歌舞队、歌剧队,还有杂技、魔术、曲艺、京剧、淮剧、越剧、沪剧等队,经常演出。

解放前码头工人根本没有看戏的机会,现在他们不但看戏,而且自己编戏、演戏。工人们自己创作了许多小剧、歌曲、说唱、对口词,自己演出,老工人还组成了号子队,演唱码头号子(码头工人扛抬货物时,为了协调动作、调整呼吸的喊声)。全港文娱生活非常活跃,每年都有几次文娱会演、群众性的歌咏大会,还有一年一度的“港灣之春”音乐会,演员都是来自基层,工人们热烈参加,兴高采烈。老工人也越活越年青,他们

大唱革命歌曲，歌頌中國共產黨，歌頌偉大的領袖毛主席，歌頌社會主義建設的成就，歌頌自己的新生活。

此外，體育活動也普遍開展，工人們組織了各種球隊、划船隊，開展球類、游泳等活動，全港每年都要舉行兩次運動會。

解放十幾年來，碼頭工人的生活完全變了樣，從前是奴隸，現在成了真正的主人。經歷過舊社會苦難的老工人，常常回憶解放前的苦難遭遇，更加感覺到今天生活的幸福，也更加感謝共產黨和毛主席的領導。同時，他們從自己生活的變化中，又更加体会到全世界還沒有得到翻身的被壓迫的階級弟兄的痛苦，更加關懷他們的解放，因而，也就更堅決地反對一切帝國主義和剝削者，更堅定地在共產黨和毛主席的領導下，把革命進行到底，為祖國的社會主義建設和全世界勞動人民的解放事業貢獻出自己的力量。