

全面抗战前上海租界公交工人运动研究

■李沛霖

自1908年上海租界通行电车至1937年全面抗战前，上海城市公共交通接续发展并日益隆盛。其间，租界代表性公交企业如法电公司、英汽公司职工因工资、待遇、就业等因素，出现了以停业罢工为主要表征的工人运动。通过中国共产党持续强化组织和领导，职工团体展开多元化的因应策略，租界公交工运取得明显成效并积累可贵经验。共产党和职工团体在其中发挥的能动作用和积极影响，不仅让公交工运成为近代中国城市交通工运的样板，而且对20世纪前半期中国工人运动的蓬勃推进产生深远影响。

【关键词】公交工人运动；法电公司；英汽公司；中国共产党；职工团体

【中图分类号】K26 【文献标识码】A 【文章编号】1004—518X（2023）10—0113-10

【基金项目】国家社会科学基金后期资助项目“汽车与上海城市客运研究（1901—1949）”（20FZSB084）

李沛霖，南京医科大学马克思主义学院教授，博士。（江苏南京 211166）

20世纪前半期，中国“劳工运动之热烈轩昂，决不在其他国家之下”，“工人先皆为爱国思想所驱，激于义愤，发生行动，渐经演变，始折向工厂问题，而成纯经济性之行动”。[1](P375)从理论上讲，构成工人运动核心的是工厂工人[2](P529)。进而“作为斗争的学校来说，罢工是不可缺少的”[2](P513)。由现实而论，近代中国所有城市中有组织的工人运动的影响，以产业中心的上海最为显著。[3](P2-3)须着重指出，“交通为都市之血脉”，自1908年上海租界通行电车至1937年全面抗战前，“上海人口之稠密，工商百业之繁兴，超乎国中任何都市之上”[4](P184-185)；其间公共交通日益精进，该业展现的工人运动亦与城市社会共生共长。但学界侧重于考察近代上海公共交通发展轨迹，以及具体公交企业罢工事件描述¹，而在系统、动态地认识公交企业工人运动方面还有较多探讨空间。有鉴于此，本文以海峡两岸档案及文献切入，整体探讨上海租界公交企业工人运动概况及成效，以期管窥近代上海工人运动的动态演进、早期工人阶级的觉醒及近代上海城市社会的曲折发展。

一、公交工运的概况及原因

近代中国第一工业都市——上海“素为中国劳工运动中心点和发祥地”，产业劳动者60万人以上，占全国总数1/6以上。[5](P1)美国学者罗兹·墨菲统计，1932—1933年中国各种现代工厂2435家，其中1200家在上海。[6](P200)但据1933年上海市地方协会统计，1931年上海全市工厂，公共租界557家，法租界251家，华界809家；1932年合计2710家，1933年5418家（工人299585人）。[7](P1、P6)可见，近代上海工厂林立，工人数量庞大。至1937年上海工业的资本额、产值和工人分别占全国的40%、50%和43%[8](P10)，其工人成为全国最强大的无产阶级群体。

“公用事业关于民生特钜”[9]，公共交通企业工人因之成为上海工人力量的重要组成部分，在上海工人运动史上具有重要影响。以停业罢工为主要表征的上海租界公共交通工人运动，突出揭示了近代上海工人的早期觉醒，以及公交工人运动的强大力量。

其一，工资、待遇等原因引发罢工。

“工人问题原是社会问题的核心，关于利润工资等，又是工人问题的主要问题。”[10](P20)譬如上海法商电车电灯公司（以下简称“法电公司”）为法人经营、资本800万法郎，独营界内公共交通，为“上海法租界有水电交通之始”[4](P53)。但1908年法电公司营业当年即罢工，8月5日22辆电车仅行15辆；12月车务部司机因待遇低微第二次罢工。1911年11月司机、售票第三次罢工，致使行车时间暂改。[11](P23-24)1919年6月上海工人阶级发动50余单位六七万人罢工；7日法电电车司机一律

罢工，“各界罢市已经多日，仍无结果”，英法两界电车服务人员9日起一律罢工、停驶电车。[12](P107)1921年3月，法电司机、售票要求增加工资20%，罢工4天；6日资方满足罢工者后，法界“照常通车”。[13]1928年10月27日法电工会因工人待遇恶劣向公司提出10余条改良条件，资方不允。车务、机务部一千数百人罢工并组织罢工委员会。数日后资方通告：人均工资日增6分，每日减半小时工。[5](P301-302)自12月3日起，再举行1270人参加、为期24天的两次罢工。压力下公司允诺增加工资、偿金、减工时、添人员、工伤工资照发等条件。[14](P72-73)而国民政府1927年7月设立上海特别市，至1929年间，颁布《劳资争议处理暂行条例》《工厂法》及《上海特别市劳资调节暂行条例》，以期“消弭工潮”[1](P378)；并规定：供公众需要的汽、电车等业“不得因任何劳资争议，停业或罢工”[15](P141)。但这些法规并未能触及工厂集中的租界区域。

事实上，法电公司“因时常发生工潮，经常停开”[16](P282)。如据1930年国民政府工商部调查，上海各业男、女、童工的月均工资分别为15.2、12.5、8.7元。[17](P218)同年因米价高涨，机务部工人向法电要求：每人每月米贴5元，逢星期日及中法纪念日放假，负担工人医药费，停工工资照给。与公司交涉无果，工人罢工。[5](P316)7月，“法商水电工人罢工历久不获解决，各工人扬言将捣毁法商电车及法商水管，不幸捣毁电车”，“人民生活立受影响，恐沪市全埠立刻产生莫大扰乱”，11日上海市市长迅令军警保护法电并劝导工人“勿得再有此项超越罢工范围以外之强暴行为”。[18]嗣因法巡捕在马浪路俱乐部向法电车、机两部200余名示威工人开枪，导致24人伤、1人亡；至24日马浪路惨案引发罢工者1500余人。8月经市政府、法总领事及劳资方数度谈判，签订6项条件后复工：罢工工资照给，月增工资2元4角，被捕工友全体释放，开除40名工友工资照给，接受抚恤、退职、年赏金，不得无故开除职工。但罢工以来公司营业和财物损失20万元以上。是年12月30日，机务部工人因不接受年赏办法而全体怠工；翌日大班（总经理）同意年赏按服务年度发给：服务1年以下、以上及2年以上，分别为月工资的5/10、7/10及10/10。工人满意后复工。[5](P340-341、P348-349、P354)再因法电“向例年终加薪一次，每人约一二角不等，并逢西人跑马及政府颁布之休假日，一律照给工资”，1934年公司更改前法“以致引起公愤”，3月工人组织罢工委员会并派员向公共租界电车工人接洽，“决定双方同时实行，大致在一星期左右，工潮有爆发可能”，由此市长密令公用局严加防范。[18]

“公共租界地域广大，工厂商店太多……年来罢工之事，所以常发现于公共租界”[19](P78)，界内公共汽车工人为工资待遇也持续展开抗争。早于1919年6月，上海汽车司机2000余人决议9日起“全体罢工”，协同商学界维持租界秩序。[12](P106)至1924年10月英商中国公共汽车公司（以下简称“英汽公司”）在公共租界通行公共汽车，抗战前有单层车200余辆及双层车数十辆，“车身优美宽大平稳，为沪上规模最大之公共汽车公司”[20](P27)。其间，1925年2月23日英汽售票因公司拒绝改善待遇而罢工，导致当日租界公共汽车停驶，造成车资和银元兑换等混乱。五卅运动后，英汽工人参加全市大规模反帝运动，提出不为英国资本家工作并要求改善待遇。反帝运动持续三个月，英汽大部分汽车玻璃和车身被击毁，损失惨重。据该公司年报载，该年亏蚀49085.83两（银），原因为6-8月的抵制运动。[21](P29-30)至1927年1月上海工人准备第二次武装起义，27日英汽工人成立罢工委员会发动并组织罢工并要求8项条件：每日增大洋2角，不得无故开除工人，给医给药，不得滥罚，新年偿工一周，罢工期内工资照给，周六放假半日工资照给，逢年节、端午、五一、五卅、中秋、跑马日等给工资休息。随之，工人争得医疗保障、休息时间及承认工会等权益。[14](P69-70)

1930年4月19日，英汽公司700余名司机、售票要求增加工资及废除行车苛规而举行罢工。1932年上海米价达20元一担，6月英汽售票工人要求米贴遭公司否决后罢工；资方以商谈增薪为名拖延两月未予兑现。8月11日，全体售票和朝鲜籍查票罢工并提出复工条件。售票：不得开除工人，已开除复工；工资增至40元，后每年增3元；恢复铜板赏；罢工期间工资照给。查票：工资增至50元；工作不得超8小时；停职发一年退职金。[21](P38、P48-49)罢工23天内，公司宣布另招新工并训练俄籍司机，车辆装置铁网、巡捕随车保护，引致乘客不便及舆论不满。[5](P403)因待遇问题公司开除一批华人售票，又即训练新售票“以执行罢工者之职务，故所有车辆暂不能如通常时之完全开行”[22]，导致“英商工潮发生后，乘客转坐华商沪南“公司车辆，行者称便”[23]。同年9月21日，英汽300余名售票全体罢工；公司董事会因前期工潮已造成惨重损失做出让步：9月1日起售票工资由23元加至25元，恢复铜板赏和养老金等制度。工人接受后结束罢工行动。[21](P51-52)英汽“向例至废历年底，每工人加给年赏一月，以资奖励”，1937年1月公司宣布将年赏改为全年工资总额的5%，工人“原有待遇竟减至六折之巨，故群表不满”，司机互助会、售票员公益会等联名要求公司“仍照旧章办理”。[24]可以预知，上述罢工对于租界公交工运的积极酝酿起到接续推动作用。

其二，就业、人格等原因引致对抗。

具如抗议随意开除工人，1926年12月21日法电车务部全体司机、售票、撬路等500余人罢工，罢工委员会发表罢工宣言并向资方提出10项条件。至24日罢工胜利结束，虽增加工资等要求未获结果，但实现反对罚金办法、停止侮辱行为及承认工会的目的。[11](P31、P34-35)至1932年7月法电开除抄表间主任邵子英“激动全体员工之公愤，而纠纷迭起”。工会与新大班古其亚交涉无效，7日起机务部组织罢工委员会并颁布罢工令，推派代表向资方提出4项条件。翌日晚，法公董局增拨百名安南兵武装驻守法电，“因机务部员工之罢工，法租界居民已受影响……装表接电通火暨修理等工作均告停顿”。由此“罢工以后，日来形势益增严重”，工会以资方态度强硬再提12项条件，主要有：（1）停职21人复工，工资补给；（2）恢复邵子英职务；（3）工会经常费增至500元；（4）罢工期内工资照给；（5）员工每月房租6元；（6）员工年底薪水增一成半；（7）员工一律发制服；（8）资方履行旧约……上列条件“倘公司仍无诚意接受调处，预料工方或作进一步之表示……因此而发生流血惨剧系意中事”，法界当局“采取高压手段，则风潮将更形扩大”，上海市政府飭令公用、社会局调处并令公安局“严密防范”。[18]随之罢工委员会派代表赴市府请愿并向法领事交涉，市府劝告顾全两国邦交先行复工，条件静候解决。7月14日工会通知公司复工，工人代表再因劳资纠纷问题向市党部请愿，答复自当顺序进行。[5](P360-361)罢工风潮逐渐平息。

另为抗议法籍铜匠枪击华人司机，1926年12月28日英汽300余名司机、售票罢工并向公司提出10项复工条件。资方允诺7项：（1）开除行凶铜匠；（2）不得借故开除工人；（3）增加工资司机2元、售票1元；（4）年赏每人半月工资；（5）按月每人休息3天；（6）发生不测事由公司助理；（7）因公受伤或疾病，工资、医药费（须医生证明）照给。经罢工委员会审查同意，次日工人复工，“所有各汽车路线之交通，遂告照常恢复”。1928年3月25日，英汽无理开除23号售票发生罢工，公司口头接受售票的条件，工人复工。1931年8月英汽开除16名售票引发强烈抗议，20日共产党员和工会会员发动全体售票222人罢工并提出9项复工条件；28日公司宣布革除全体售票，将新雇售票派往各线汽车服务。[21](P31-32、P37、P41-43)此次罢工导致“仅在较为重要之路上，仍略有公共汽车行驶。罢工工人均被辞退，另招新工加以训练”[25]，实因工潮“调解无效”，致使新售票“业务诸多生疏”[20](P27)。再如1935年英汽公司白俄查票殴打101号售票并任意开除96号售票，引致罢工爆发及公共汽车停驶。公司欲用白俄司机开车，工人于车前阻止。经华界第六区公安局调解，公司布告：每人加工资2元，待遇中外平等，白俄查票严禁殴辱华人售票，无故不得开除工人。罢工得以胜利。[5](P403-404)1937年9月，英汽裁员导致工人罢工，经国民党上海市党部、社会局调解并查明公司“暂时减工为半工”，得到工人谅解，“工潮已告平息”。[26]

外国产业者榨取中国劳动力毫无怜惜，帝国主义“对于殖民地的劳苦大众，早就不是以人看待”，给予中国劳动者以非人待遇。[17](P216)如据1928—1930年上海各业工人每日工时统计，交通用具类为9—10小时。[7](P3)然《工厂法》规定：自1931年8月1日起，各工厂实行8小时工作制。因法电公司仍执行9时工制，8月27日工会与大班孟梭郎交涉无效后宣布罢工，各路电车减少并缩短路线，迫使公司承诺9月1日起依照8时执行。[5](P356)其后数年间，法电车务部工人又恢复9时工制，机务部的放假天数也被削减，工人有随时被罚及开革的危险。虽爆发过数小时的怠工，但工人深受资方压迫所以“热切期望党的领导”。[11](P135、P138)“罢工是工人阶级各个队伍宣告自己参加伟大的工人运动的宣言”，工人“应该争取良好的比较合乎人的身份的状况”，和资产阶级剥削工人作斗争。[2](P500、P512)上述罢工虽未达到次次胜利的结果，但已让资方知晓工人的实际吁求和斗争力量。可见，上海租界公交企业职工只有组织团结起来才能维护权益、获得保障，这亦成为近代中国工人运动的切身诉求及线性规律。

二、公交工运的组织与策略

近代中国工人从实践中逐渐学会运用罢工武器，1912—1919年五四运动前记载罢工130余次，超过辛亥革命前数十年总和，并出现工人带有政治性的罢工。[27](P21)1920年8月，首先在中国工业和工人运动的中心上海，建立起中国第一个共产主义小组。[27](P50)随着中共力量的蓬勃发展，在上海租界公交企业工人运动中党持续强化组织领导，并且职工团体采取策略加以因应。

其一，中国共产党的组织领导。

党的四大后，全国工农运动不断高涨。至1925年5月第二次全国劳动大会时，全国已有166个工会在中共领导和影响下，拥有组织的工人54万余人。[27](P111-112)作为上海工人阶级重要力量，公交业工人为中共高度重视。上海共产主义小组出版月刊《共产党》1921年第4号，即以“上海法租界电车工人罢工胜利”报道3月法电罢工的胜利；次年党指示青年团员进入车务部做售票。1925年冬，中共上海区委派余茂怀领导法电工运，翌年10月中共法电党支部成立，有6名党员、30余名工人参加支部领导的秘密工会小组。支部成立后，由车务部党员牵头建立工会“三人小组”并设法开辟机务部的工作。至1926年12月中旬，法电党员发展到20余人，工会小组建立30余个、会员100余人，余茂怀被推选为工会负责人。21日支部和工会领导发动500余工人罢工，迫使资方接受部分条件；此次罢工胜利实因“共产党员都站在斗争的最前列，起到骨干和带头作用，因而党在群众中的威信也大为提高”[11](P27-31、P35)。五卅运动后，英汽公司职工在中共上海区委领导下建立“公共汽车独立支部”（1925年底至1926年10月），党员有5人。[21](P30、P192)

具言之，当时五卅运动、省港大罢工等行动取得胜利，均归功于中共在城市劳工中的工作。[28](P512)如1926年6-9月上海20余万工人连续发动700余次罢工；10月23日工人阶级在中共领导下举行第一次武装起义。[27](P159)继而国民革命军北伐，“劳工运动随之进展”，中共“得意之作者，即上海方面”，其督导成立的上海总工会开展全市两次总罢工，派武装纠察队协助革命军进占淞沪，为中共“推动之工运最发达时期”。[1](P377)例如，1927年1月上海区委职工运动委员会指导英汽工人罢工，遭遇挫折后上级党组织和工会及时纠正问题，使损失减至最低程度。[21](P35-36)2月上海区委领导总同盟罢工及工人发动第二次武装起义后，中共中央和区委组成特别委员会预备第三次起义，周恩来负责特别军委并任起义总指挥。3月区委准备发动总罢工响应革命军，法电党支部书记召集工会商定行动口令“救火钟声响，车子开进厂”；21日中央特委领导全市发动第二次总同盟罢工及第三次武装起义，击溃北洋军阀驻军并占领租界外的上海地区，翌日中共领导的上海临时市政府成立，余茂怀当选总工会候补委员，法电党员发展至50余人。[11](P41、P44、P47)上海工人三次武装起义期间，法电“成为共产党组织发育的温床，并在四一二政变后成为国共两党展开竞争的舞台”。作为共产党开展活动的主要基地，法电技术工人中数十名党员成为南市主要战斗力量。[3](P301、P303)由表及里，中共在公交企业成立的早期组织不仅有助于提升工人斗争的水平，且为日后接续领导工运创设有利条件。

中共六大之后，党中央指出要“加紧日常工作，尤其是城市产业工人之中的工作”。截至1930年9月，全国党员达12.2万余人，党在大城市中的产业支部和党领导的赤色工会均有发展。[27](P247-248)据英汽公司党组织统计：第一、二次国内革命战争时期党员发展情况分别为5人、7人；1931年6月至1932年10月，上级党组织——中共沪西区委建立“公共汽车中心支部”，支部书记陈林；至1937年底，上级党组织——中共江苏省委工人运动委员会建立“售票员支部”，支部书记毋志遹，组织、宣传委员共4人。抗战爆发后，英汽党组织得以重建并达到40人。[21](P192-193、P197)可见，抗战前中共的组织领导与租界公交工运的活跃具有贯通联系。

其二，职工团体的因应策略。

“由于工会的存在”，工人会以“罢工来迫使厂主提高工资”。[2](P505)“上海劳工运动虽早有酝酿”，自五四运动“始有具体之组织，劳资双方始成为对立之抗争。其时因抵制日货，爱国思想甚为澎湃”，50余家工会应时而起。1925年春，40家工会组织上海工团联合会，会员5万人；7月，“急进派分子”将其推翻另组上海总工会，立案117家工会、工人21.7万余人。[8](P93-94)具如法电公司1926年组建工会，吸纳多个受工头或青帮操纵的小帮派[29](P167)；12月法电党支部召集工人开会成立法商电车、电灯、自来水工会，车务部开车售票工人陆续加入，三个月内机务部全体工人加入[5](P292-293)。五卅运动后在上海总工会领导下，英汽有300人参加工会组织。1926年11月，总工会领导的水电邮务联合会成立，英汽工会加入并于次月发动罢工；1927年2月，由总工会领导的英汽、电车、自来水等工会成立上海市政总工会。[21](P30-31、P36)同月上海总工会发布总同盟罢工令，法电工人停工参加。3月第二次总同盟罢工，22日法电工人阻止公共租界公共汽车行驶，法捕房将17名工人逮捕引致罢工。国民军到达上海后，法电工会劝告工人罢工欢迎并成立工人司令部。[5](P294-295)但“四一二”期间，法电工人司令部46名纠察队员被国民军解除武装，法电工会由国民党控制。取缔共产党控制的总工会后，上海警备司令杨虎成立“工会组织统一委员会”，要求所有工会向“工统会”登记，否则不予存在。因此，法电工会第二次组织“法商电车电气自来水工会”登

记，会员 1300 余人，选定执、监委员及 5 名共产党员为常委。[3](P303、P130)

然“工人等伏处于帝国主义资本家军阀暴政压迫之下，痛苦久矣”，1927 年 7 月法商电车电气自来水工会呈请国民党中央党部改组上海“工统会”：一因工资低微且“每日所入不足以养自身，遑论事父母而畜妻子”，“工统会”代表“打伤女工多人，并为厂家守卫监视工人，致激起工潮”。二因该会职员“完全流氓化官僚化，其势焰真是咄咄逼人，工人去接洽事体，好似进专制衙门”。三因工人请求改良待遇，“但该会早与帝国主义通声气，是以对工人代表反说，公司待工人很好，工人的条件未免太苛刻了，结果工人完全失败。最近受公司三千元之贿，将工会领袖先后捕去，工会捣毁”。四因该会完全腐化，“工人在黑暗压迫之下，求生不能求死不得之际”，中央党部议决对其改组但仍保留旧职员，致使“工人等将永无再见天日之期”。[30]翌月蒋介石函文国民党中央党部工人部：上海法电工会呈文“工统会”之“种种罪状，恳从速改组，由工人代表大会自选领袖等情”，批示工人部核办。[31]但如泥牛入海。法电 1928 年 10 月第三次组织“法商水电工会”，但工会实权被国民党所掌握。鉴于此，1929 年中共江苏省委委员徐阿梅以弟兄会名义组织 40 名积极分子恢复和加强机务部工会组织，作为建立车、机两部统一工会的基础。12 月机务部工会改选，徐当选常委，弟兄会成员也多当选委员或车间干事，强化了徐在工会的领导地位。其时表面由国民党控制的工会，实际已变成共产党领导的工会。[11](P79-80)

自九一八事变后，上海一部分工会于 1931 年 12 月成立上海总工会，个别工会改组后向上海市社会局注册。[8](P94-95)经社会局核定，法电工会 1930 年更名为“上海市第二特区水电产业工会”；同年 57 天大罢工中职工携同共进，“成为法电工会史上最兴盛的时代”。1931 年徐阿梅被法巡捕房逮捕，杜月笙支持的法电工会领导人操纵工会于 1932 年夏发起 7 天罢工并获成功，提升与法界当局谈判的筹码。其时，资方破坏工会使车务部工人相继退出，工会成为机务部工人的单独组织。资方利用离间手段使机、车两部工人行动不一，但机务部工人内部基本一致，聚餐会和某种社组织较有力量。英汽公司司机及售、写、查票各有类似工会的团体，但分裂现象仍待解决。职工有“内勤”“外勤”之分，“内勤”由总经理及职员分任，“外勤”为查、写、售票及司机等。资方压迫工人而予职员较好待遇，采用离间法使职员与工人存有隔阂。[5](P11、P362.P406)由是，工人缺乏保障而团结起来。如 1932 年 10 月英汽“司机公益互助会”成立，翌年 4 月召开会员大会，到场 300 余人，公司高级职员萧特、六区公安局代表等出席，发起人报告会务并发表宣言。该会主要工作是职务互助及遇难救济。[32]

另有团体陈陈相因。如英汽 1933 年 9 月成立“售票员业务改进自治会”，会员 200 余人选举首届执行（14 人）、监察（8 人）委员会。选举毕即向资方提出改良待遇条件：（1）增加工资洋 10 元。（2）无过不得开除。（3）月终升工，满足 10、20、25 天及 1 月而升工 1、2、3 及 4 天。（4）中西假节（中英国庆、元旦，公司开幕、该会成立等），一律双工。（5）每月加给不脱班、无过失赏 2、3 元，改良铜板赏。（6）因公受伤或疾病须给薪金，但须医生证明。（7）开办补习学校，明定擢升，加给红利。（8）被停、自辞均发退职金，半年以下、以上及一年以上分别为一月、二月、给半。（9）津贴该会经费 100 元。随之“会务异常发达”，“以此近事各路公共汽车售票舞弊情形，已告绝迹”。[33]英汽全部售票员立志愿书加入自治会，旨在“提高人格，保障职业，改良待遇之目的”，促使公司援助成立并予以售票“足数生活之工资”[34]。且若干售票代表进谒车务管理处，“拟请公司将某某数项任职条件改良”，公司协助后“结果颇佳”[35]。英汽“过去的工会是一个部门一个工会”，司机、售票工会“立定脚跟”，这些工会已包括公司 70%的职工。司机及售、写、查票工会若能联合起来，这 30%的铜匠和苦工“定能参加到多数有组织的队伍中来”，所以成立全体工会有希望，“中国的工人前途是光明的，英商公共汽车的工友是有无限希望的”。[5](P409-410)要之，工人运动旨在“令劳动者觉悟他们自己的地位，令资本家要把劳动者当做同类的‘人’看待，不要当做机器、牛马、奴隶看待”[36](P6)；上海租界公交职工团体运用策略积极应对，虽距离维护应有权益、铲除根本痛苦的目标仍有差距，但持续推动了职工团体的形塑、进步与完善。

三、公交工运的特征与成效

实践证明，共产党是无产阶级先锋队，工会是工人组合，“共产党也可说是一个人的头脑，全体工人便是人的身体”。党作为“先锋”“头脑”要注意工会活动并能带领工会运动。[12](P354)中国共产党在上海诞生之日起即致力于工人运动，租界公交工运在党的组织领导及职工团体的因应策略下展开，由此剖析其特征与成效对于管窥近代中国交通工运具有典型意义和参考价值。具言之，全面抗战前上海租界公交工运呈现出如下特征。

第一，公交工运在中共领导下具有坚韧性。

中共首个纲领开头便写道：“本党的基本任务是成立产业工会。”1921年8月上海成立中国劳动组合书记部（中国工会办事处），作为党公开领导工人运动的机关。[37](P1-2)至20世纪30年代前期上海党组织的力量削弱，中共领导的工人运动损失惨重：1930年其领导的上海赤色工会工人2000人，1932年降至500人，至1934年所剩无几。[3](P146)虽遭受打击破坏，但中共领导的租界公交工运百折不挠。如为加强党组织力量，1930年8月中共江苏省委派党员陈林等考进英汽公司做售票，与赤色工会会员建设工人俱乐部；翌年8月《江苏省委六七两月工作总结与八九十叁个月工作计划》中，“公共汽车中心支部”被列为模范支部。1932年7月，英汽党支部书记陈林兼任上海沪西区委组织部长；8月全体售票罢工，公司宣布招雇新工，沪西区委借机派党员做售票并由陈联系领导；9月江苏省委和沪西区委指示英汽党支部组织罢工委员会领导新工人罢工，迫使资方接受部分条件。[21](P180-181)再如1934年3月，罢工工人顾全林、丁有根被开除后“与共产党颇为接近”且两人“现为共产党市政委员指导员”；车务部同人联益社“近因厂方继续开除工人达二百余名，故决与厂内工人一致行动，探析法电将起工潮，活动热烈”；前售票彭松青等“自失业后近已加入共产党”并常在三民坊召集秘密会议等。[18]由上而述，租界公交工运与中共领导存在密切联系；虽然国民党当局对其打击破坏，但中共领导的公交工运仍连绵不息，中共对此高度重视并持续努力，展现了公交工运在中共领导下的锲而不舍、坚韧不拔。

第二，公交工运在中共组织下具有能动性。

譬如中共一大的工作计划决定，首先集中力量领导工人运动；强调“要特别注意组织工人，以共产主义精神教育他们”[38](P94)。在共产主义精神引领下，1930年4月英汽公司工人举行罢工，时任上海市长向蒋介石报告中共活动称：“租界电车公共汽车系英商所办，不受市府调解，刻正催促英领及工部局当道，迅速调处，免致扩大，拨云三日内可望解决。今日，有少数共党在租界散发传单，旋随平息。”[39]翌年法界报纸以“法租界工潮的共产党煽动者已被逮捕”报道法电党支部书记徐阿梅被捕，并录其被抄获的文件：法南区工联会号召法电工人罢工反对帝国主义资本家和国民党，中共沪东区委关于英汽公司工人罢工宣言等，由此证明“徐某曾参加上海工人运动，曾参加法公董局和英商公共汽车公司罢工等事件”。尔后，徐被以散发共产党传单和煽动罢工等为据判处13年徒刑，后改6年6个月。徐身陷囹圄后，法电留守党员依靠外部党员帮助，于1935年在鲁班路李家宅创办车务部工人夜校，起始学生20人至1936年夏达60余人。[11](P126-127、P137)再如，英汽的党组织虽遭打击，但在抗战前救亡运动推动下，公司一些青年工人参加沪西、东新公社等进步团体并常与资方交涉，且利用静安寺站交接班时间在共产党员开设的书报摊翻阅先进书刊[21](P54)，持续接受马克思主义和共产主义理论的熏陶。凡此种种，说明了租界公交工运的奋勇前进离不开中共的组织和教育，由此公交工运得以接续发展与进步，并在中共影响下连续发挥主动作用和能动作用。

第三，公交工运在职工团体推进下具有互助性。

中国工潮自1925年348起增至1926年435起，这一显著增长主要归因于中共的工会工作。[28](P512)因为“工会是我们工人的一道铁的堡垒”。如抗战前英汽公司的职工增加、营业发达，资方压迫工人导致“后来闹几次大罢工”，即1933—1937年售票工人发生三四次罢工。进步工人组织工会和工人俱乐部，司机“互助会”联合售票“自治会”与资方展开数次谈判，工人待遇有所改善进而拥护工会。工会目的是企望给予工人相当生活的劳动代价并冀望“公司尊重中国工人的人格”，由此资方压迫劳方已稍有缓和并在工人监督下“由官僚派的独裁自治会，改为现在民主化的公益会”，“诸次工人之所以得到胜利，因工人已有了工会”。[5](P404-410)并且法电公司机务部工人被资方无故开除不常发生，但车务部工人被罚、开除为常事，“这就是因为没有统一团结组织的最大原因所铸成的错”。车务部工友在经验教训中觉悟到团结互助的迫切需要。如徐阿梅入狱期间，法电工人数次向资方要求“证明徐阿梅非共党，并赔偿入狱期内工资、医药等费，出狱后复工”[18]，工人月捐总数60元大洋由工会代收以维持徐的家属生活。1937年4月徐出狱后，法电工会组织200余名工人举行欢迎大会，徐再次当选为工会干事。进而“统一的强有力的工会，必然会在法电公司中重新的建立并扩大起来”。[5](P358、P363)总之，抗战前租界公交工运虽历经艰难困苦，但其在职工团体的推进下不断提高斗争水平并积累斗争经验，使能代表工人利益的职工团体在工运舞台上持续产生积极影响。

租界公交工运的上述特征，使其在上海城市工运中占有重要地位并取得明显成效。

揆诸实际，当1927年初中共在上海产业工人中拥有3000名党员，并将28.9万名工人纳入工会系统时，以政治罢工为主要斗争方式的产业工人群众就成为城市政治舞台上不可忽视的力量。[40](P766)如当年为响应国民军北伐，上海举行“两次空前之总罢工”，第一、二次参加厂数分别为6000、4000余家，工人分别达40、30余万人。[8](P94)据上海劳资纠纷案件统计，1928—1932年共计1491件，其中运输交通类42件、占比2.82%；各年分别为237、338、339、324、253件；关系职工分别为121983、56946、118317、131713、55822人。再以上海罢工停业案件统计，1918—1932年共计1121件，其中运输交通业（113件）位居第二、占比10.08%。此中的处置结果：“劳方要求完全或部分接受”667件，占总数的59.5%；“劳方要求未经承认”281件，占25.07%；“资方要求完全或部分接受”16件，占1.42%；“资方要求未经承认”5件，占0.45%；“无形停顿或结果不明”及“未解决”152件，占13.56%。[8](P393-397)处理结果为“劳方要求完全或部分接受”已占总数的一半以上，且与团体交涉有关的案件占比则近92%（见表1），说明交通业工人运动取得明显成效，也揭示了工人团体对于工运的重要作用。再据1918—1940年上海发生44次电车工人罢工统计，法电11次，华电15次，英电18次；罢工者在84%的罢工中取得完全或部分胜利。法电罢工的成功率最高（91%），高于华电（87%）、英电（61%）。“作为工人行动主义的范例，法电在上海工人运动史的研究中占有显著地位”，“法电工人在30年间创造了令人瞩目的罢工和组织工会的记录”。[3](P300、P309)这也可以帮助理解，运输交通业（含租界公交）工人运动在上海城市工运中占据重要地位，租界公交工运所取得的明显成效及积累的可贵经验，也使其在近代中国城市交通工运中具有典型性和代表性。

表1 上海罢工停业案件原因统计（1918—1932年）

业务（与团体交涉有关）	案件数	百分比	业务（与团体交涉无关）	案件数	百分比
工会或团体协议：工会	9	0.80	同情的	23	2.05
团体协议	128	11.42	政治的	12	1.07
雇佣状况：雇佣或解雇	216	19.27	其他	62	5.53
工资或待遇	555	49.51			
工作时间、制度或其他	116	10.33	总计	1121	100.00

资料来源：刘大钧《上海工业化研究》（商务印书馆2015年版，第394页）。

综上以观，劳工运动带来的压力最终被证明非常强大。[41](P75)有理由相信，工人是国家力量所系并能推动国家向前发展的阶级。恩格斯说过：“工厂制度渗入某个劳动部门愈深，这个部门的工人卷到运动中去的也愈多。”[2](P529)上海作为近代中国工人阶级的大本营和中国共产党的诞生地，亦是中国工人运动、革命文化运动的主要堡垒。全面抗战前上海城市公共交通持续发展并日益隆盛，其间租界公交行业由于工资待遇、就业、人格等原因出现停工罢工事件，成为该业工人运动的主要表征。客观而论，在中国共产党及职工团体的组织领导下上海租界公交工运取得明显成效并积累可贵经验，上海公交工运堪称近代中国城市交通工运的样板。由此对其解读剖析，不仅有助于观测近代上海城市社会发展的曲折流变，而且可以洞悉20世纪前半期中共组织领导工人运动的动态演进。

【参考文献】

[1] 应成一.民元来我国之劳工问题 [A]. 朱斯煌. 民国经济史 [Z]. 上海：银行学会,1947.

[2] (德)弗里德里希·恩格斯.英国工人阶级状况 [A]. 马克思恩格斯全集：第二卷 [M]. 北京：人民出版社,1957.

[3] (美)裴宜理.上海罢工：中国工人政治研究 [M]. 刘平,译. 南京：江苏人民出版社,2001. [4] 赵曾珏.上海之公用事业 [M]. 上海：商务印书馆,1949.

-
- [5] 朱邦兴,胡林阁,徐声.上海产业与上海职工 [M] .上海:上海人民出版社,1984.
- [6] (美)罗兹·墨菲.上海——现代中国的钥匙 [M] .上海社会科学院历史研究所,译 .上海:上海 人民出版社,1986.
- [7] 民国二十二年编上海市统计 [Z] .上海:上海市地方协会, 1933.
- [8] 刘大钧.上海工业化研究 [M] .北京:商务印书馆,2015.
- [9] 上海市公用局规定商办公用事业监理规则及其处分细则案(1928-05-16— 1936-04-21)
- [Z] .上海市公用局档案,档案号: Q5-3-685.上海:上海市档案馆藏.
- [10] 陈端志.抗战与社会问题 [M] .上海:商务印书馆,1937.
- [11] 上海法电工人运动史 [M] .北京:中共党史出版社,1991.
- [12] 中共党史参考资料:一(党的创立时期) [M] .北京:人民出版社,1979.
- [13] 法租界电车昨日傍晚已开行 [N] . 申报,1921-03-07(10).
- [14] 周源和.上海交通话当年 [M] .上海:华东师范大学出版社,1992.
- [15] 上海特别市十七年罢工统计报告 [Z] .上海:上海特别市政府社会局, 1929.
- [16] 徐雪筠.上海近代社会经济发展概况(1882— 1931)——海关十年报告译编 [M] .上海:上海社会科学院出版社,1985.
- [17] 王亚南. 中国经济原论 [M] .北京:商务印书馆,2014.
- [18] 法商电车电灯公司罢工 事项案(1930-07-03— 1934-03-20) [Z] .上海市公用局档案, 档案 号: Q5-3-1849.上海:上海市档案馆藏.
- [19] 董修甲.京沪杭汉四 大都市之市政 [M] .上海:大东书局,1931.
- [20] 柳培潜. 大上海指南 [M] .上海:中华书局,1936.
- [21] 上海公共汽车工人运动史 [M] .北京:中共党史出版社,1991.
- [22] 上海公共租界工部局年报(1932) [Z] .上海公共租界工部局档案, 档案号: U1-1-958.上海:上海市档案馆藏.
- [23] 上海市公用局关于沪南公共汽车停业清理 (1932-08) [Z] .上海市公用局档案 , 档案号: Q5-2-583.上海:上海市档案馆藏.
- [24] 英商公共汽车工人反对减低年赏要求仍照旧章发给 [N] . 申报,1937-01-09(15).

-
- [25] 上海公共租界工部局年报(1931) [Z] .上海公共租界工部局档案，档案号：U1-1-957.上海：上海市档案馆藏.
- [26] 英商公共汽车减工工潮平息 [N] . 申报,1937-09-10(06).
- [27] 中共中央党史研究室. 中国共产党历史：上卷 [M] .北京：人民出版社，1991.
- [28] (美)费正清.剑桥中华民国史(1912— 1949)：上卷 [M] .杨品泉，译.北京：中国社会科学出版社，1994.
- [29] (法)白吉尔.上海史：走向现代之路 [M] .王菊,译.上海：上海社会科学院出版社，2014.
- [30] 上海电车等工会上中央党部代电(1927-07-24) [Z] .五部档案，档案号：部 7506.台北：台湾“中国国民党文化传播委员会党史馆”藏.
- [31] 蒋总司令致中央工人部函(1927-08-05) [Z] .五部档案，档案号：部 7510.台北：台湾“中国国民党文化传播委员会党史馆”藏.
- [32] 英商公共汽车司机互助会昨成立 [N] . 申报，1933-04-18(09).
- [33] 英商公共汽车售票员业务改进自治会成立 [N] . 申报，1933-09-06(13).
- [34] 英商公共汽车进出机关开始拆除售票员自治会积极整顿 [N] . 申报，1933-10-27(11).
- [35] 上海公共租界工部局年报 (1933) [Z] .上海公共租界工部局档案 ， 档案号：U1-1-959.上海：上海市档案馆藏.
- [36] 陈独秀.新文化运动是什么? [J] .新青年，1920，7，(5).
- [37] 中华全国总工会. 中共中央关于工人运动文件选编：上 [M] .北京：档案出版社，1985.
- [38] 中华人民共和国史稿：序卷 [M] .北京：当代中国出版社，人民出版社，2012.
- [39] 制造各地暴动：一(1930-05-01) [Z] . 蒋中正总统文物档案，档案号 :002-090300-00012- 053.台北：台湾“国史馆”藏.
- [40] 张仲礼.近代上海城市研究 [M] .上海：上海人民出版社，1990.
- [41] (塞尔)布兰科·米兰诺维奇.全球不平等 [M] . 熊金武，译.北京：中信出版社，2019.