

物流從業員工會 編著

Logistics Practitioners Union
100th anniversary

物流從業員工會 一百年

1920-2020



《物流從業員工會一百年》編輯委員會

編著：物流從業員工會

編輯委員會

(以下姓名以筆劃順序)

召集人：陳漢誠

總編輯：林錦儀

執行編輯：梁永昌

委員：卜致明 李文俊 汪小玲 車順誠 邵益麗

陳永棠 張木華 張美清

設計：4res

出版：紅出版（青森文化）

地址：香港灣仔道 133 號卓凌中心 11 樓

出版計劃查詢電話：(852) 2540 7517

電郵：editor@red-publish.com

網址：<http://www.red-publish.com>

香港總經銷：香港聯合書刊物流有限公司

出版日期：2020 年 6 月

圖書分類：社會研究／物流業

ISBN：978-988-8664-48-1

定價：港幣 98 元正

物流從業員工會於 2018 年成立了「物流業者樂活力社」。活力社宗旨是組織義工活動，充實長者生活。促進長幼之間人際關係，服務社群，發揮互助精神。為此，這次出版的新書除去必要開支後，工會將餘下收益捐予活力社，以行動響應「關注耆樂健康，體倡活力生活」目標。

根在理貨
立足物流

Rooted in cargo trades
Thrive in logistics

目錄

《物流從業員工會一百年》編輯委員會	2
出版序言	7
序 言 香港工會聯合會會長吳秋北博士	8
第一章 工會發展源流	11
第一節 工會	12
第二節 海陸理貨員公會早期會刊資料	14
第三節 海陸理貨員工會早期會刊資料	36
第四節 工會發展摘記	48
第二章 理貨與物流發展關係	50
第一節 理貨	51
第二節 理貨員的職責	54
第三節 物流是傳統貨運的再發展	58
第三章 歷史的參與	60
第一節 支持及參與香港海員大罷工	61
第二節 支持及參與省港大罷工	64
第三節 支持及參與六七「反英抗暴鬥爭」	75
第四節 支持國家對香港特區實施「一國兩制」、 「港人治港」等政策及方針	79

出版序言

第四章 重要的人	84
早期的會員姓名一覽表	85
第一節 會員——工作生涯	88
第二節 理事及義工——工會工作的支持和推動者	102
一．勞工權益	102
二．培訓教育、專業知識	115
三．行業政策	122
四．推動職業安全及健康	123
五．文康活動	124
第三節 理事長、書記 ----- 工會的頂樑柱	133
結語	138
主要參考資料	140
鳴謝支持	143
慶祝創會一百周年籌備委員會芳名錄	144

物流從業員工會在 1920 年成立，原名是『海陸理貨員公會』，及後根據工會組成的變化，更名為『海陸理貨員工會』。到了 1999 年工會再更名為『物流理貨職工會』。

2020 年是工會成立一百周年的重要時刻！一百年前，海陸理貨員的前輩們創立了屬於自己專業的工會，成為早期的行業工會之一，他們創新的精神確實令人敬佩！

工會前輩們參與過 1922 年「香港海員大罷工」及 1925 年「省港大罷工」這兩個重要工人運動，因而在工運路上是充滿底氣。即使到了 1967 年面對複雜、激烈的困難時期也能一一挺過來，不斷戰勝前進道路上種種艱難險阻，將工會根基再加堅固！

近二十年來，憑著前輩們的帶領及工會同仁共同的努力，工會緊跟時代的步伐，於 2018 年改名為『物流從業員工會』。

我們期望在一百年的基石上再開拓，增加廣闊的發展，不負前人所托，將工會為會員群眾、為行業發展、愛國愛港的理念等服務精神傳承下去！

這次出版的內容就像是工會的自傳，說的都是圍繞在工會身邊的人和事，出版的目的是為了慶祝工會成立一百周年紀念，期望讓會員朋友及社會人士能對工會有更多的了解。

物流從業員工會

2019 年 12 月

序言

香港工會聯合會會長 吳秋北博士

鐵肩擔道義 物流百年情

物流從業員工會：一百周年特別值得慶賀！工會由前身「海陸理貨員公會」改組為「海陸理貨員工會」再改名而來。一路走來，歷盡滄桑，戰績彪炳，成就輝煌。工會也是工聯會的創會會員。而工人俱樂部、工人醫療所以及工聯會各項事業都有工會的參與和建樹，貢獻至偉，影響深遠！

物流從業員工會理事長林錦儀女士邀我為工會百周年紀念特刊寫序，我深感榮幸！翻開一頁又一頁的歷史文獻，走著前輩們留下的腳步，也深受教益！一是海陸理貨員工會作為工聯會創會及籌辦工會之一，前輩們飽經憂患，始終與廣大理貨員一同經歷香港社會的各種變遷，秉持初心，堅定前行。工會由成立之初便積極參與「海員大罷工」及「省港大罷工」，以至後來的「六七年反英抗暴」，書寫了世界工人運動的光輝歷史，她的不凡歷練感召了一代代物流從業員成為愛國工運的中堅分子。二是《物流從業員工會一百年》展示了大量珍貴的歷史文獻，當中很多一手資料是廣州國立中山圖書館的特藏品，讀到前輩們（包括會員、書記）的資料更令我肅然起敬，他們為工會投入的是青春熱血，也令人神往。當中沐雨櫛風，有血有淚，可歌可泣。透過細膩的文字，時代面貌躍然紙上。書中《工人之路特號》（第 328 期）談到「買辦階級是個壓迫工人的一個階級」你會知道海陸理貨員工會的初心，看到工會會刊創刊詞開宗就提到「本刊是大家的！」其實就是「工會是大家的！」精神體現。至於《團結在我們工會旗幟下》、《我對工會的期望》等撰文，你可想像當時工會與工友的密切關係。三是深刻體會到組織工會必須與時俱進的重要性。由「公會」到「工

會」，到因應時代行業變遷而更改更有含蓋性的會名，拓展了更廣闊的團結面，更新創新會務，為工會發展注入新的活力和動力。

時至今日，本港直接和間接受僱於物流行業的員工約 77 萬人，佔香港本地生產總值超過 25%，為四大支柱行業之冠，物流從業員涵蓋的工種更加廣泛，業界面對的挑戰更加嚴峻。面對周邊城市激烈的競爭，香港要鞏固國際物流樞紐中心地位，加上現代物流業瞬息萬變，物流從業員需要不辭勞苦，爭分奪秒，與時俱進。而特區政府如何帶領業界充分把握國家一帶一路及粵港澳大灣區發展機遇，加強各地合作，實行優勢互補至為關鍵。業界不斷發展，自然得以壯大，創造更多就業。物流從業員工會經歷不同時代的社會變遷，始終團結工友，支撐香港物流業發展建設，寄望未來工會一如既往，愛國愛港，維護物流從業員的合理權益和職業安全健康，關心工友的各種需要，不斷壯大工會力量。

執筆之際，全球新冠病毒肆虐，感謝所有物流從業員心繫防疫抗疫，力求以最快速度把抗疫物資送達抗疫前綫，謹向各位堅守崗位的工友致敬！再次熱烈祝賀物流從業員工會一百周年會慶，祝願工會承先啟後，繼續為愛國愛港、維護工人權益作出更大的貢獻。

吳秋北

第二節 | 理貨員的職責

理貨員的職責主要有三項基本原則：

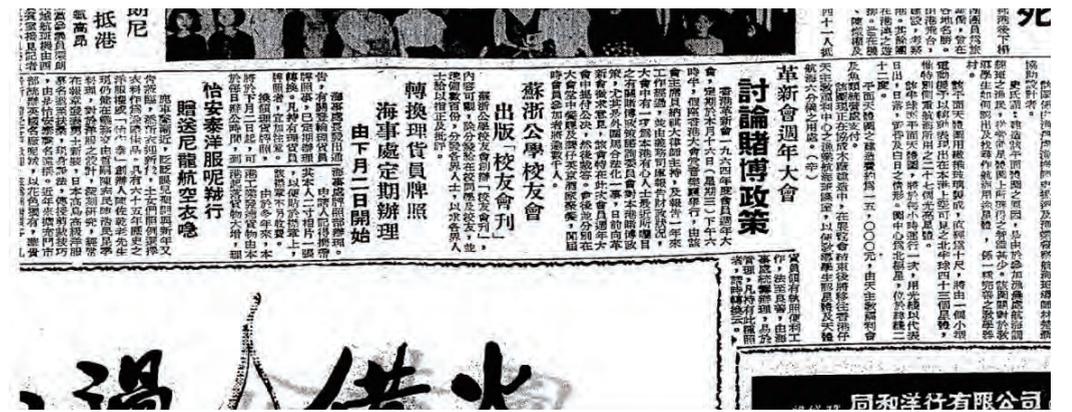
1. 必須公正處理受委託的工作
2. 數目準確及交收妥當
3. 文件交付清楚

而理貨員在船上工作也起著承上接下作用，上對著船長、中對科文，下對裝卸工人。要公平對待每個崗位人員，也要大家相處融洽。理貨員在一些特別時期也比其他崗位加多些責任。在1946年時期，由於香港治安的問題，港英政府立例要求理貨員根據香港法例一九四六年第二十九條領取「理貨員執照」。這條法例直至上世紀80年代末時，才取消領取執照的規定。



▲ 1950年6月1日刊登於《華僑日報》——〈理貨員須領執照〉

內文說：「理貨員須領執照，費用五元。凡理貨員未有領本年有效執照者，得受七百五十元罰款，其僱主得受一千五百元云。」



▲ 1964年12月15日刊登於《華僑日報》——轉換〈理貨員牌照〉

內文說：「海事處發出通告，有關登輪理貨員牌照事，已定期辦理轉換。凡持有理貨員牌照者，宜加注意。換領理貨牌照，將於下月二日起，可於辦公時間，到海事處牌照部辦理。申請人記得攜帶其本人二英寸照片一張，以便貼於襟章上。該襟章不另收費。」

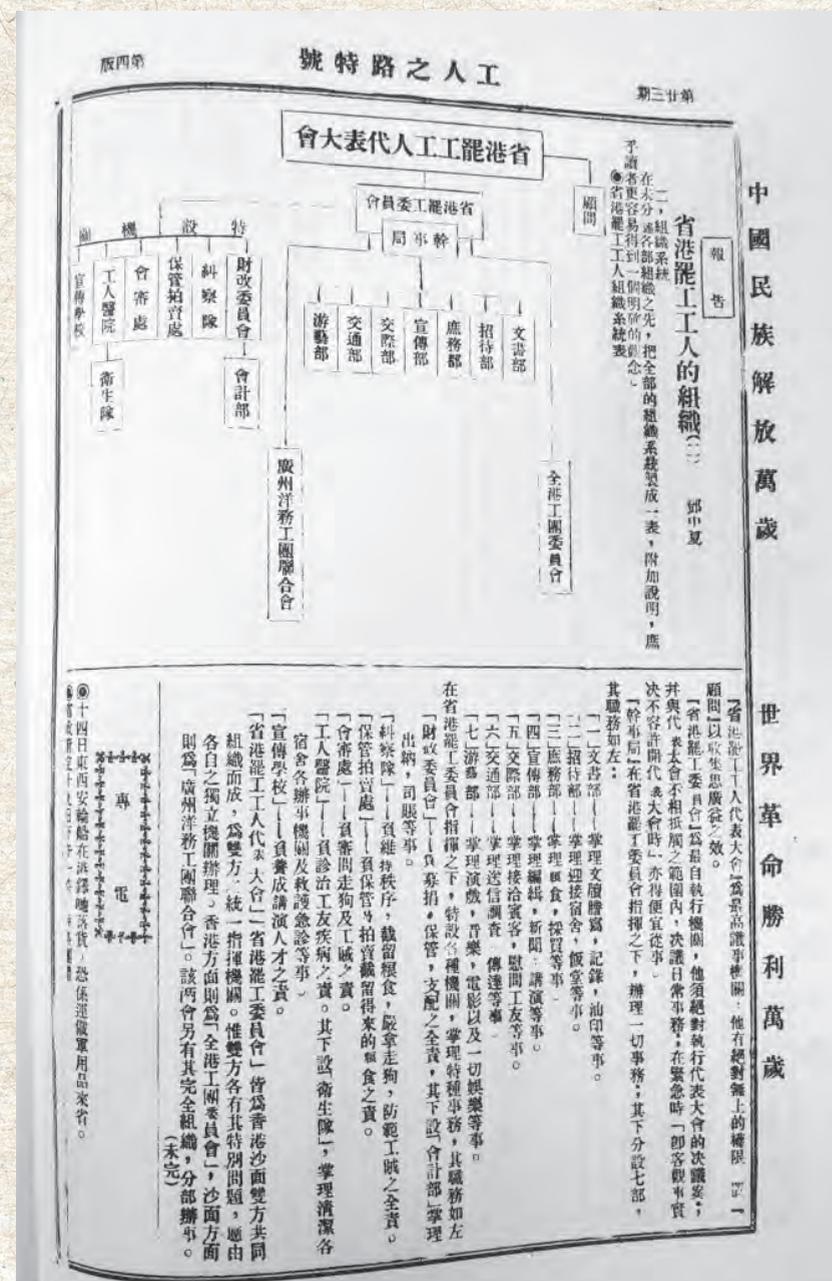
第二節 | 支持及參與『省港大罷工』

「省港大罷工」發生於 1925 年 6 月，由於上海日本紗廠工人代表顧正紅被槍殺，有十餘人被殺傷，引起全國工人義憤，促使上海學生及群眾於 5 月 30 日在上海租界舉行反帝遊行及演講，遭到英國人屠殺，全國人民震怒，史稱「五卅」慘案。至 6 月 1 日，上海發起工人罷工、學生罷課、商人罷市！罷工浪潮席捲全國，6 月 18 日，中華全國總工會致函香港各工人團體，號召全體工人罷工。停工！回國參加罷工！當時全港 72 萬 5 千人口中，約有 25 萬人參加罷工，比例驚人！

省港大罷工在中國工運史上有兩個記錄，一、參加人數最多，人數達 25 萬人；二、參加罷工時間最長，由 1925 年 6 月起，至 1926 年 9 月止，共計一年零四個月，它不但是中國工人運動史上的記錄，也是世界工人運動史上的記錄！

在大革命時期由中國共產黨於 1925 年創辦的工人運動刊物【工人之路】，是研究我國工人運動的重要參考刊物之一，刊物由中華全國總工會省港罷工委員會主辦，鄧中夏主編。

內有很多重要文獻，也有多篇文章是刊登海陸理貨員工會的工作報導，以下是其中多篇參考資料。說明工會在當時參與這場重要工人運動的點點滴滴。



▲工人之路特號，第廿三號

省港罷工工人代表大會架構：
 設幹事局，下設文書部、招待部、庶務部、宣傳部、交際部、交通部及游藝部。特設機構：財政委員會、糾察部、保管拍賣處、會審處、工人醫院及宣傳學校。

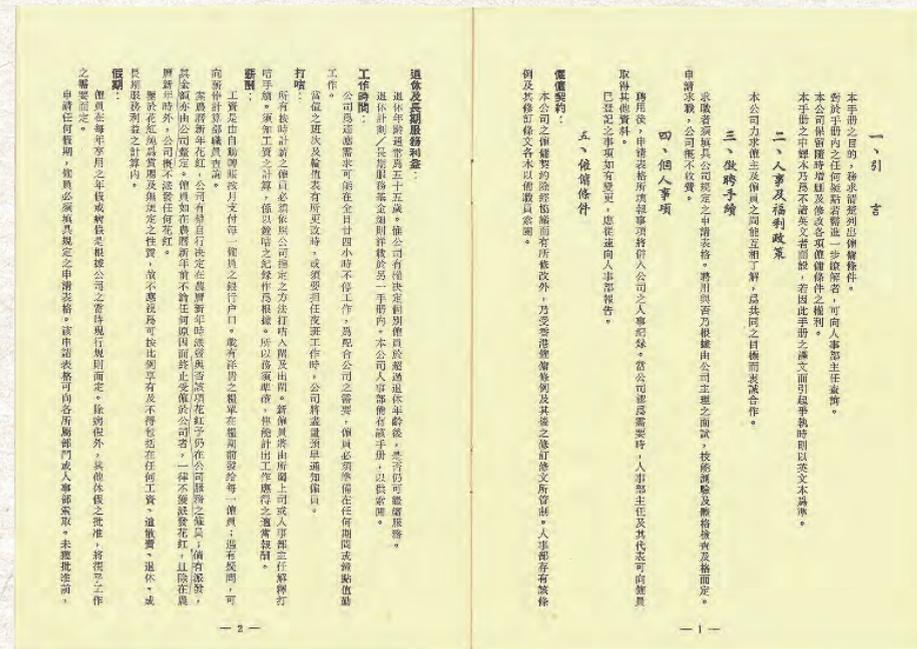
(二) 美利棧——日薪理貨員

德叔年輕時入行，是日薪理貨員。他今年 80 多歲了。初入行時都是朋友介紹，他的學歷是初中。初入行時，「跑散」——做一工算一工。主要工作是記下貨物的件數、重量，試過做連續 50 小時不眠不休，行業上叫「插落」。

他認為做理貨員要識字、捱得眼瞓、要盡責。後來他到警察總部申請無犯罪記錄文件，通過調查後，取得無犯罪記錄文件就去海事處申請理貨員牌。由於工作熟練，他在其中一間理貨員館——美利棧長做，俗語說：「長牌」。這間公司有十多位員工，遇有工作量增大，就聘請其他散工幫手。

到 60 年代初期，日薪理貨員每工 48 元，一日 24 小時運作分工，即 8 時至 17 時為之一工，18 時至 22 時又一工，24 時至 5 時是一工，5 時至 8 時又是一工。中間時間如果多嘢做，就做「不放工」，食飯也不理，食個飯盒就馬上開工的意思。他最高記錄三日三夜人無返家。所以說理「打喱」（理貨員）是「鐵腳馬眼神仙肚」真是沒有說錯。

美利棧做的多是南韓、美國「水」，貨種以雜貨為主。他表示做散工無保障，幸有工會關心工人，在每年加人工，工傷事故都及時跟進。特別加工資，是工人最關注。他對工會跟上時代走，物流更多元化，表示同意。



▲香港九龍貨倉有限公司僱員手冊

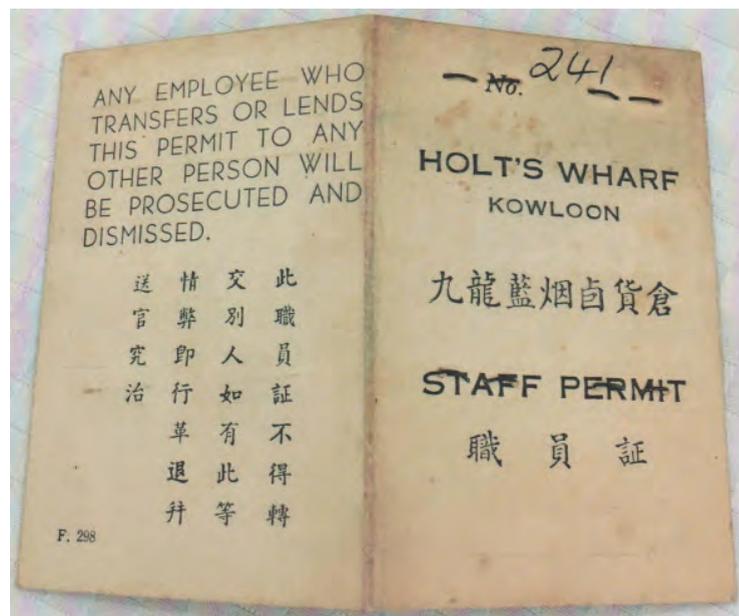
(四) 太古倉的工作——綜合訪問：莫先生、梁先生

太古倉俗稱「藍煙囪」。「藍煙囪」是由太古集團的創始人之一——英國人艾佛·霍爾特（1829-1911）其下家族與其他公司合資建造第一艘髹上藍色煙囪的輪船，「藍煙囪」也成為這公司的標誌。

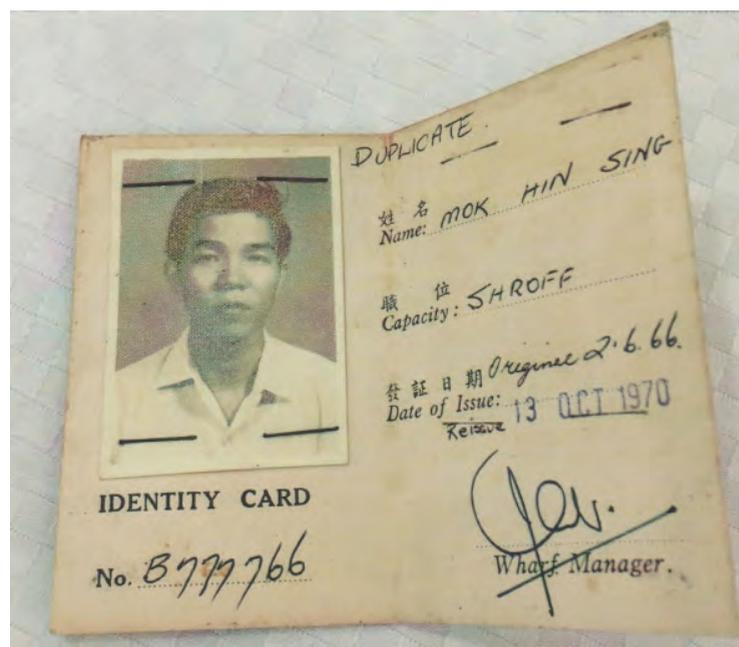
太古集團主要由英國施懷雅家族所創立，他們在 1816 年成立，自 1866 年開始由英國遠赴遠東，踏足中國，創立太古洋行。集團三大祖業：航運、船舶修造及煉糖。^①

莫先生及梁先生是在太古倉做過。公司算是穩定，人工不太高。當時人工約港幣 150 元一個月，當時一碗叉燒飯是 8 毫子。他們之前也是做過散工，通常做了一段長時間，有了一定經驗，有機會就入倉做。

太古倉 1 號倉在「大包米」（即現在尖沙咀漆咸道南開始，一直至現在之前新世界中心這一帶範圍都叫做大包米）。加起 3 號倉共有一百多人，工作時間是朝八晚五，開夜都是為不阻船期，通常都是安排在倉的人做，很少叫外邊人。莫先生做了 8 年，直至公司認為地產大有可為，於是就打算遣散工人。但公司方面對賠償安排很冷漠，在倉碼工會帶領下，經過一段時間的抗爭拉鋸戰，最後有關員工一次過獲發 6 個月的遣散費。以及退休金亦按一年一個月的原則計算。^②



▲九龍藍煙囪貨倉職員証之一



▲九龍藍煙囪貨倉職員証之二

^①鍾寶賢著，《太古之道——太古在華一百五十年》（三聯書店（香港）有限公司出版，2016），頁 16。

^②倉庫碼頭運輸業職工會，《倉庫碼頭運輸業職工會 60 周年紀念特刊》（Goodwill Production Company 出版，2019），頁 14-15。

CARGO SUPERVISOR ASSOCIATION
204, Nathan Road, 4th floor,
Kowloon. Tel. 67358

COPY

declared: 1331
paid up: 1165

Date, 1st April 1963

100-600 words
in daily copy.

Dear Sir,

We are daily-paid tally-clerks whose faithful service has been found reliable and efficient by all patronizing shipping lines, godowns and transportation Companies. But owing to the recent rise of prices of all commodities, especially the soaring of rents, our small income cannot make our ends meet. We daily-paid workers especially have no security at all. If our hands stop, our mouths would stop consequently.

With the low pay, the heavy duty and the unreasonable hour system of after-midnight work, we have long expressed our dissatisfaction and hoped that these should be revised.

Therefore we all daily-paid tally-clerks have come to an unanimous resolution of the revision of wages and working hours as follows:-

(1) Wages

- (a) \$20.00 per shift and \$8.00 per meal hour for the Head Tally-Clerk.
- (b) \$18.00 per shift and \$8.00 per meal hour for the Asst. Tally-Clerk.
- (c) \$16.00 per shift and \$6.00 per meal hour for the Tally-Clerk.

(2) Working hours

- (a) The reckoning of working hours from 8.00 a.m. to 12.00 midnight to remain unchanged as before.
- (b) Midnight to 5.00 a.m. to be counted as one shift (1 hour less than before)
- (c) 5.00 a.m. to 8.00 a.m. to be counted as another shift. (Not hourly system, but if the work starting at 8.00 a.m. and the worker is needed to come out at 7.00 a.m. it is to be counted as one meal hour)

(3) All the above requests to take effect from 11th April, 1963.

We believe our requests are very reasonable and the figure asked for is small, and we hoped that they will meet with your favourable consideration.

Thanking you in anticipation,

Yours faithfully,

(Signature)
Chairman for The Committee for The
Promotion of Working Conditions for All
Daily-paid Tally-Clerks.

Inward Register
Serial 251
No. 1413
-5 APR 1963
4th April, 1963.
HONG KONG
B 149
Copy for the Commission of Labour

The Chairman for The Committee for The
Promotion of Working Conditions for all
Daily-paid Tally-Clerks,
204, Nathan Road,
4th Floor, Kowloon.

Dear Sir,

We acknowledge receipt of your letter dated 1st April 1963, the contents of which have been noted.

In order to consider your letter, it is necessary that certain parts be made clearer.

- 1) In your first paragraph you mention the recent rise in the prices of all commodities, but we would point out that the Government survey on this subject published on 1st April, 1963, does not confirm this.
- 2) In your paragraph 1(b) the post of Assistant Tally Clerk is mentioned. Will you please let us know the exact function of this post?
- 3) Your paragraph 2(c) we find most confusing and would like you to let us know exactly what is meant. It would help considerably if you would kindly give us the exact basis and rates on which your members are now paid and alongside it, give us the exact basis and figures your members desire to be paid in future.

We understand that an agreement has been signed between the Stevedores Association and their labour in regard to working hours, and it would be appreciated if in your reply to our request for clarification, this matter will be taken into consideration inasmuch as it would be unrealistic, as you will undoubtedly agree, if such hours were not standardised.

Incidentally, with regard to your opening paragraph, we would mention that we have received a large number of complaints from Shipping operators concerning the increasing inefficiency and low standard of tallying in Hongkong.

On receipt of your reply a thorough investigation will be made of all your complaints, and in view of this necessity we consider the date of 11th April is premature and we should be grateful if you would extend it until the end of April.

We should be grateful if you would let us have an early reply so that we can fix a mutually acceptable date to discuss this

contd

結語

一百年，是一個漫長又短暫的段落！人類的每一個偉大發明是一個剎那間成功！但研究的過程是漫長的！工會的成立也有這樣的經過，成立時必定雄心壯志！但經過長久的磨鍊而成長過來則不容易。

工人也好，僱員也好，都要面對未來。從現在工作的要求，到退休生活的安排都要開始想。

工會也要在工作會務上全面研究及跟上時代的步伐！

工會在慶祝成立 88 周年時，出版了《散貨 物流》一書，彙編了工會的一些檔案資料。到了慶祝成立 90 周年時，又出版了《從八篇紙到 I.T 文集》，彙編了工會從理貨根底到物流知識文章。

2020 年是工會成立一百周年了，之前工會派遣專人用了一年多時間去搜集工會歷史資料。當從廣州國立中山圖書館的特藏部找到《工人之路》這系列書本時，集中閱覽了關於海陸理貨員工會的部分，看到這文章〈海陸理貨總工會澈底改組的意義〉，其中幾段原文內容如下：

1、買辦階級是個壓迫工人的一個階級，理貨工人是在買辦階級鐵蹄下受痛苦，和直接被他壓迫，和剝削一部分的工人，我們記得很清楚：我們工會在民國九年成立後，一切會務已被一班買辦階級，和一班改良派的陳舊領袖把持個淨靈了。

2、他們得了這個有信用的地位之後，很容易做到一個工會裡重要的職員了，很容易製出為他們謀利益的會羣了！會章規定不利于工人的陰險處很多，就最易記得的來講講共有兩點。（1）職員資格—最先論職業高尚，後論資產，人材最後。（2）入會基本金——由二元提高至五元。

3、這次理貨工友感到要改組「海陸理貨工會」就是這個原因，尤其是使到成為整個工人的工會，和真正能為工會羣眾謀福利的工會！我們的目的還要達到。

這三段來自一百多年前的文章就是我們的工會前輩為工人社群服務的初心！

工運的道路是一代人又一代人走下去的，要的不是什麼偉大名義，需要的是一種肯為人群服務的擔當精神！

展望未來，有道：「鐵肩擔道義」！我們後輩必以此心、以永不懈怠的精神為工人及行業發展，為香港、為國家的發展繼續貢獻力量！

慶祝物流從業員工會創會一百周年 籌備委員會

榮譽顧問

吳秋北博士，SBS
香港工會聯合會會長、全國人大代表

黃國健先生，SBS.JP
香港工會聯合會副會長，香港特別行政區政府行政會議成員、立法會議員

蔡淑嫻女士，JP
香港特別行政區政府創新及科技局常任秘書長

吳亮星先生，SBS.JP
中國銀行（香港）信託有限公司董事長

張世添船長
香港海員工會主席

名譽顧問

黎啟穗先生，MH 何立基先生，MH，JP 蘇栢燦先生
周兆康先生 胡永新先生 嚴岳翰先生 鍾德照先生

籌委會主席

林錦儀

籌委會委員（以下姓名以筆劃順序）

卜致明	文國雄	王肇榮	朱培熾	朱錦安	朱健忠	李精一	李文俊
吳福培	何蘇	何庭標	何江夏	汪小玲	車順誠	周狄敏	袁國輝
馬錦澤	馬毅智	洪家輝	張錦玉	張子英	張木華	張美清	許俊明
曹超	梁錦鴻	梁惠玲	梁權	柯美玲	施錦民	黃漢榮	黃雙揚
黃國安	馮儉	高美英	莫顯聲	廖宇寧	彭雪玲	彭國添	單永良
劉偉強	劉嘉慧	劉月媚	葉根	陳民禮	陳漢誠	陳永棠	陳志鵬
楊潔林	鄧江照	譚永文	譚淑貞	蕭婉儀			

核數員：邵益麗 秘書：梁永昌

*1921年在《香港華字日報》刊登公會周年慶典活動內容，海陸理貨員公會負責人其中一些演辭預見性對會務發展的期望。

「蓋香港為一最大之商場 而商場之貨物實賴理貨員之輸運 而溝通之然後該埠之商業乃得賴以發達 故理貨員實與商埠有絕大之關係 理貨員諸君皆當短自身之重要 振精刷神以肩此重大之責任對於改良輸運之方法 時時研究使貨物愈流通商場愈發達云云 繼又言希望諸君人人皆守法律凡事皆能依法進行自不致受人干涉并希望諸君能尊重道德之中又公德與私德之分 所謂公德者則盡力保全商人之貨物及維持一切公益事業 是至於私德則如規過勸善交換智職之類皆當注意 設能如此則理貨事業必蒸蒸日上今日雖為海陸理貨員 但將來有飛機輸運貨物時必兼空中貨物 其名稱當改為空中兼海陸理貨員公會」

* 海陸理貨員公會創會於1920年，經過工會會員性質結構改變，更改名稱為「海陸理貨員工會」。1999年，社會經濟及行業變化迅速，工會跟上時代的步伐，更改名稱為「物流理貨職工會」。至2018年，行業綜合發展成熟，工會為了擴充發展，更改名稱為「物流從業員工會」。

ISBN 978-988-8664-48-1



9 789888 664481 >



專業出版 國際銷售

紅出版文化平台

加入我們：www.red-publish.com

Mod.E

上架建議：社會研究／物流業

定價：港幣 98 元正