



走街串巷

当初的那些交通工具

老舍笔下“骆驼祥子”描述了北平人力车夫祥子的辛酸故事。拉洋车的行当在新中国成立之前,可谓司空见惯。其实百年前的交通工具已发展到了自行车,只是那时候的中国也只能是末代皇帝退位后在皇宫里骑着玩。平民百姓出远门就只有雇牲口拉的车或骑马、驴、骡之类。后来又有了人力车、人力三轮车,二十世纪初才有了有轨电车,公用交通的汽车就更是后来的事了。今天,咱们走街串巷去寻找当初那些交通工具的踪迹。

文、图片提供: 陆杨





宣武门赶驴市 会识途的驴车

早在清朝康熙年间，宣武门外城路东有个赶驴市，现在叫香炉营头条。这个市不是卖驴的市，而是出租驴供人骑的市。

赶驴市说白了，就是老北京最早的出租车站，出租车就是这些门驴，人们都管它叫营业驴车。据《民社北平指南》介绍，平京四郊各城关均有驴户，以供往返乡里之人雇用，其价目每里约需大洋一分。如遇郊外庙会开放时，则利市三倍。

营业驴车分“站口儿”和“跑趟子”两种。“站口儿”就是在一定的处所等候雇客，或送一程，或包车来回。每遇庙会期间，不少驴户牵着毛驴儿集中在这个市上待人雇用。一旦成交，客人骑驴，主人以短鞭后催，名曰“赶驴”。这就是赶驴市胡同名称的起因。由于城外土路坑洼不平，车行不便，于是毛驴便发挥了它的特点。“跑趟子”又叫“跑海”或“趟子车”，即赶着驴车沿着一定的路线来回拉客。过去，在天桥到永定门，东四到朝阳门，西直门到海淀等路段，都有趟子车。从宣武门到白云观，营业驴车更多，这趟路线是为了方便人们到白云观赶庙会、进香或游玩的。因这种车较简陋，定价也很便宜。早到的乘客抢占前辕坐处，比较舒适。后来者便盘腿坐在车厢内，比较苦。最后上车者，只能坐在车尾，有被颠簸下来的危险。民国以后，这种驴车逐渐绝迹。

夕照寺育婴堂 做慈善的牛车

据记载，康熙元年，绍兴人柴世盛在广渠门内夕照寺募建育婴堂，孝庄文皇后“首颁禄米”予以支持。该堂仅仅经营二十年，便颇有成就，“所活婴儿以万计”，为世人称道。雍乾繁荣期，真正推动全国育婴堂事业发展的是雍正皇帝。雍正二年，为鼓励和支持民间育婴事业，他有意表



彰了京师广渠门内的育婴堂，“特颁匾额，并赐白金，尔等其宣示朕怀，使之益加鼓励”。

柴世盛还在崇文、宣武、朝阳等几个城门处设立收婴处。当年育婴堂孤儿院里，除了收养那些穷苦人家无力抚养的孩子以外，还专门收留弃婴。为了更加全面、细致地开展慈善工作，孤儿院的工作人员还主动上大街捡弃婴，而主要利用的交通工具，就是牛车。

当时每日拂晓，育婴堂便有人赶着牛车在街上到处





转。牛车上有一个大木箱，后面开一洞口，洞上悬一幅黄色布匾，上书“陆地慈航”四字。遇到婴儿便拣拾起来，从洞口放入牛车上的大木箱内。这些被丢弃的婴孩多为被掐死的女婴或私生子，有的被拣回尚未断气，还可以救活，就收养在育婴堂内，而已经死亡的婴儿则给予安葬。

最普及的人力车

人力车又称洋车或“胶皮”，南方多称东洋车或黄包车。最早传入中国是在1874年，由一名来华贸易的日本商人进献给慈禧太后的。慈禧太后于光绪初年出皇宫时曾经乘坐过这辆人力车。

清朝末期，北京的人力车主要是在宫廷使用。当时慈禧太后长期居住在颐和园，宫内的太监和达官贵人们经常往来于紫禁城与颐和园，其中的一部分显赫人物就乘坐这种人力车。当时，人力车作为一种特殊身份的炫耀，另一方面也是图其新鲜时髦，还便于观赏沿途的景致。

1915年，袁世凯在中南海成立了一支人力车队。这时人力车的车厢已经由方形改为半圆形。车轴与车轮的结合处安装了滚珠轴承，包铁皮的车轮改成了辐条式，并且安装了橡胶内外胎。这样轻快便捷，更加实用。中南海的洋车主要是供袁世凯自家使用，还有就是接送前来中南海开会议事的北洋政府各位总长们。在大总统府拉人力车，每个车夫一个月可以挣3块多大洋，相当于当时一个士兵的饷额。

大约20世纪20年代，北京街头才出现了专作代步工具、具有营业性质的人力车。北京第一个制造人力车的是东华门大街路南的懋顺车厂。除此之外，虎坊桥的“西福星”、崇外上三条的“东福星”、西四北路的“华馨”等字号，都是制造人力车较有名的车行。

当时有钱有势的人家往往自购人力车，雇专人包拉。大量的人力车都是一些车厂子的，穷苦的车夫租车拉客。大型的车行拥有一二百辆车，一些



小车厂仅有二三十辆或一二十辆车。旧日的北京城里，人力车是主要交通工具。在十字路口、胡同口，常有三五辆或十来辆人力车在等候拉客。尤其在戏园子、饭馆子、澡堂子、东安市场、西单商场、旅店、火车站、天桥、公园、八大胡同等处，候客的人力车更多。拉人力车的，分白班和夜班，又有拉包月车和拉散座的分别。旧时北京的人力车车夫是极为辛苦和悲惨的，他们忍受着车厂主的剥削，又常常受到一些恶棍警察的敲诈勒索。每天早出晚归，满街奔跑，挣几个钱仅能糊口而已。

西总布胡同11号 电车与人力车之争

20世纪二三十年代，不仅人力车的数量日渐增多，而且电车、公共汽车逐步推广普及。

北京电车股份有限公司创办于1921年6月，地址在西总布胡同11号。公司经营北京有轨电车事业，并兼营公共汽车。1924年12月18日电车正式投入运行，自此，北京近代公共交通事业正式起步。至1935年共有车辆96辆。后因时局动荡，发展极慢，至解放前夕，北京有轨电车也仅有7路。解放后，由人民政府接管。

电车线路和公共汽车线路经过市内较繁华区域，人流多，势必对人力车夫的生意产生影响。1929年，西北郊长途汽车开行后，“车辆日渐增多，且车价极廉，乘客踊跃，而人力车夫之乘客日渐减少，甚至每日无一次坐客者”。到1948年，北京的有轨电车网络只剩下个架子，每日运营车只有几辆，时开时停。1940年之后，真正导致人力车更新换代的是三轮脚踏车开始流行。

老北京一大特色 三轮车

人力车夫是一个辛劳困苦的阶层，不仅拉车时间长，而且拉车时需长距离奔跑，劳动强度大，时有体弱生病的车夫会暴毙在拉车的街上。直到1949年全国解放后，由人拉的洋车逐渐消失，代之的是人力蹬踏的三轮车。

三轮车一时之间成为了老北京最主要而且最重要的交通工具，其实说白了就是人力车的升级版本。这么一来，减轻了车夫的劳动强度，而且还提速了，客人坐着也比过去舒服了。人们还总结了一个顺口溜：“三轮车，真时兴，不用腿跑用脚蹬。去前门，逛故宫，东便门外蟠桃园。坐三轮，心宽松，不用担心打天秤”。

如今，三轮车已经成为老北京胡同游的一大特色。三轮车夫们拉着游客走街串巷，所到之处历史、建筑、人文、风情、轶事都讲得头头是道。时不时的来一声吆喝，再唱上那么两句京剧，话语间的幽默让游客们深切感受到老北京胡同的韵味。

