

穿梭在流年轻影里的黄包车

前不久,南京的一对新人喜结良缘,与别人的大操大办不同,新郎别出心裁地从南京夫子庙请来两辆黄包车,接新娘进门。黄包车上点缀着粉色的气球和彩带,一对新人笑吟吟地端坐其上,成为街头一道独特的风景。看着眉梢间洋溢着喜庆、正在卖力拉车的师傅,一些老南京感慨万千,“黄包车,有五十多年未在南京的街头见到了。”

的确,消失已久的黄包车重现街头,让人觉得亲切,更让老人们回忆起流年轻影的往昔。在那些岁月里,黄包车流动在城市的大街小巷,承载着大户人家的富贵、卖茶小童的艰难,据说,当年张爱玲来南京,也格外钟情黄包车……

本版主笔
见习记者 张荣



◀别出心裁的黄包车婚礼

▼早期的黄包车,车轮很高



马车差点把南京城变成“大粪坑”

“我爷爷娶我奶奶那会儿,用的是轿子。轿子以前叫‘舆肩’,‘舆’就是车厢的意思,‘舆肩’,就是用肩膀抬的车厢。”居住在江宁区二小区七十九岁的张昌明老人,津津有味地给记者讲起了“家史”,“我奶奶是老城一个大户人家的千金,姓朱,裹着小脚。我奶奶出门从来都用自家的轿子。在当时,有自备轿子的大户是凤毛麟角,因为自备轿子除了一顶轿子,还必须雇两名轿夫,轿子不是天天用,工钱你得月月给,开销就更大。我爷爷家也比较有钱,但比不上我奶奶家,小时候他出门用的就是骡车或者马车、驴车。”

张昌明告诉记者,牲口拉的车,给人坐的叫“小车”;又因为车上装有棚子、围子,如同轿子一般,所以习惯上叫做“轿车”,拉东西的是“大车”,没有棚子和围子,叫“敞车”。

但是,骡子和马会突然停步不走,任凭主人吆喝也不动——因为它们正在随地便溺,这是让车主和顾客同时头疼的问题。一天下来,这大街小巷就会出现一处处粪便,空气里也弥漫着一股酸腥臭的味儿。幸好,当时附近有种菜的大户人家的佣人,会准时出现,拾粪便回去肥地,要不然,长此以往,“整个南京城就是一个大粪坑”。

人们在内心深处期待一种交通工具可以取代牲口拉的车,这个时候,一种新型的交通工具出现了。“是黄包车,我父亲小的时候,基本上都是坐它出门的。”张昌明说。至于黄包车是什么时候出现的,“我还真不知道,反正不是在中国发明的,它又叫‘东洋车’,会不会是日本人发明的呢?”

“黄包车”究竟是哪个国家发明的

“黄包车”到底是哪里首先发明的,众说纷纭。“西方人开始认为是中国人发明的。但光绪二十九年,姚鹏图在他的《扶桑八百吟》一书中说:‘人力车创于明治二年。’他是到第五届博览会时知道的。因此,人们就说,黄包车的发明时间为1868年。这和中国人称黄包车为‘东洋车’相吻合。”民俗

专家苏克勤说,但是,德国人类学家利普斯在他的《事物起源》中,又提出了这样的观点:黄包车是美国人的发明。书中说,在一百多年前,住在日本横滨的基督教传教士果伯,在一个日本木匠的帮助下设计了这种车。果伯的妻子有病,医生嘱咐他要做轻微的室外锻炼,果伯就在日本木匠帮助下设计了这种车子。此外,又有观点认为,和日式人力车类似的交通工具其实西方也有,其记录最早见于1707年的法国绘画作品。

“不管哪一种观点,我们现在能看到的,就是1870年日本政府颁发给泉洋介、铃木德次郎和高山幸助三人制造贩卖人力车执照的事实。其后两年间,人力车成为日本主要的公共交通手段。”苏克勤说。

1873年,法商米拉看到上海租界市面日趋繁荣,交通工具不敷应用,便向法租界公董局呈报一份计划,要求“在两租界设立手拉小车客运服务机构”,并申请十年专利经营,后经法租界公董局与公共租界工部局协商,同意由两局发放人力车执照,并批准路权价格。次年首批300辆黄包车从日本引进,“东洋车”的称谓也因此出现。1月20日,上海首家外国小车洋行登报启事:“外国小车出赁:今有本行新到洋车……不论天暗下雨,一样可推。车上另有篷帐,下雨不湿衣服,格外奇巧,贵客商欲坐者,请至本行贾可也。”

但是,先期引进的东洋车并不受欢迎,这是为什么呢?

黄包车怎样跟有伤风化扯到了一起

“这和先期引进的几批东洋车的本身有关系。”苏克勤介绍说,那车的车身很高,木质的双轮和马车后轮差不多大小,轮外包镶铁皮,行路时隆隆作响,车座颠得厉害,乘坐很不舒服,一般人都愿问津。后来加以改进,放低车身,用钢丝铁圈代替木轮,外箍橡胶车胎,由此行车时声音很小,车身也平稳,乘客再无震颤之苦,乘坐者也逐渐多起来,到辛亥革命后开始流行起来。这种经改进的东洋车,车身一律漆成黄色,坐垫也是用黄色缎子制作,非常醒目,所以被称为“黄包车”。后来,颜色改为黑色或棕色。

旧上海的黄包车绝大部分是车行出租给车夫的。外国人米拉所开车的黄包车有300辆之多,由于使用率高,多数车辆脏脏破旧;也有精美的黄包车,那是有钱人购置,雇用车夫的自备“专车”,车上多做特殊的装饰,车身华丽,车后挂着“某宅自用”的字样;据说,香港的黄包车,车后插两根鸡毛帚子,前面还装两盏电石灯;还有一种是拉人自购的车,多为半旧的车子,经修饰后,也上街拉生意,并“逃税漏税”,故称“野鸡车”。

黄包车初时车身较宽,为双人座,男女可同坐,1879年,因认为男女同坐有伤风化,车夫拉双人车也颇吃力,因而车身渐窄,最

后只能坐一人。1890年车价约为1英里内5分,2英里内1角。当时人们出门乘坐黄包车去办事、购物、走亲访友已成为一种时尚。

黄包车成南洋劝业会指定用车

宣统二年(1910年)6月5日,清政府在南京召开南洋劝业会,劝业会规模庞大,主会场设在丁家桥、三牌楼一带,占地约700余亩。东三省、山陕、湖北、湖南、四川、河南、云贵、山东、浙江、福建等省设有陈列馆,吸引了近30万观者。除了新建的200多家旅馆、店铺外,南京城内各大旅舍爆满。为卫生起见,马车和骡车、驴车在当时已被限制,这时,解决城内各地到劝业会的交通问题已成燃眉之急,组织者特地从上海运来二十余辆胶胎人力车,负责会务接送。

南洋劝业会在南京举办了整整6个月的时间,这半年的时间里,老百姓对黄包车印象深刻,因为公司全部起用了女售票员,这在南京公交车行业中是首次,所以引起了很多人的关注,但它的生意却不好,除了很多地痞流氓捣乱外,关键是,“公共汽车不及黄包车方便,站点固定而且少,许多小地方不通车。所以,老百姓出行宁愿坐速度较慢的黄包车也不坐公共汽车。”黄包车的生意并没有受到什么影响。

黄包车车夫“跑断腿,拉弯腰”

南洋劝业会后不久,下关汇通运输行又陆续从上海购置一批黄包车,出租经营,开始为社会市民服务。由于购置费用较高,下关、鼓楼、汉西门一带开始有厂家仿制,这时的人力车形已有所改进,车轮改由钢圈、钢丝车条和充气轮胎制成,车身更轻便,乘坐舒适。

“我小的时候也坐过,现在还有印象。坐在上面,有许多半大不小的孩子一手拎着大白铁壶,一手抄着大蓝边碗,满大街追着黄包车喊,‘卖茶咧,不冷不热的茶咧!你阿要凉茶啊?’你要是点头说,他们会一边小跑,一边就给你倒上。”张昌明回忆说,“那时的黄包车,就跟我们现在打出租车一样,随招随停,价钱也是固定的,多少钱,记不清了,反正在当时普通市民一般舍不得,坐车人大都是有钱有势的商贾、社会名流、高级公务人员及小姐、太太们。”在张昌明的印象里,南京的黄包车很多,路上到处可见,他告诉记者,黄包车又分“路车”和“街车”两种。路车的任务是“长途客运”,街车专门在城内行驶,跑短途客运,可以全城跑。”

“旧时的人力车多属车行所有。比如,新中国成立前南京城内最大的车行老板白下区的刘有才,有车100多辆,建邺区车主钟明才、周朝清各有车80多辆。车行以合资或独资的方式批量购置车辆,然后租给车夫,收取车租。”苏克勤说,车夫终日劳作,生活却非常困苦,每日收入的半数甚至更高都要交租,家中妻子儿女,衣食维艰。一些车夫无家可归,晚上只能蜷缩在黄包车上露天而卧,若是再遇上当局“整肃市容”的时候,更是被随意殴打和驱赶。为

了生活,不管是冰天雪地,还是骄阳似火,车夫们只有拼命拉,“跑断腿,拉弯腰”地挣扎在马路上。

黄包车曾是南京风光一时的私家车

“民国时期,南京作为中华民国首都,市面较为繁荣,部分道路得到扩建,加上战乱和灾荒迫使大量农民涌入城市,为人力车业提供大量廉价劳动力,使南京的人力车业发展很快。数量逐年增加,到1937年全市共有营业车8000余辆,另有私人包车约3000辆,车夫5万多人,可谓风行一时。”民俗专家苏克勤告诉记者,即使在汪伪时期,南京的人力车业也保持着相当规模。抗战胜利后,据统计,全市仍有8000多辆人力车。

“其实,这个时候,南京的公共汽车行业已经在发展了,但黄包车的地位是很牢固的,轻易撼动不了。”苏克勤告诉记者,1929年元旦,南京振欲汽车公司开业,因为公司全部起用了女售票员,这在南京公交车行业中是首次,所以引起了很多人的关注,但它的生意却不好,除了很多地痞流氓捣乱外,关键是,“公共汽车不及黄包车方便,站点固定而且少,许多小地方不通车。所以,老百姓出行宁愿坐速度较慢的黄包车也不坐公共汽车。”黄包车的生意并没有受到什么影响。

邓小平雇辆黄包车跟着走

张昌明老人还告诉记者两个名人坐黄包车的故事。张昌明小时候,坊里有传闻,一代才女张爱玲来南京时,不论去胡兰成居住的石婆婆巷20号,三条巷李鸿章祠堂或者黄翼升的祠堂,还是去鸡鸣寺求签,去游览莫愁湖、明孝陵、中山陵,或者去南京城西龙蟠里的国学图书馆、城南的古旧书店……她都是单人一人坐着黄包车,经过高大的梧桐树的影子,流连在民国首都的流光碎影里。

1949年初夏,邓小平从北平赶往南京,乘轮渡江后,警卫员给邓小平找来一辆黄包车,邓小平见车夫身体很弱,就把皮箱放在车上,自己在后面跟着走。上坡时,见车夫拉得吃力,邓小平和警卫员索性就在后面推。虽说是初夏,南京这个大“火炉”还是把两人热得大汗淋漓。车夫流泪了,他记得国民党士兵坐车不给钱,还记得美国大兵的皮靴踢过他的脊梁,如今,这位共产党首长却给钱不坐车,竟和黄包车夫一起走进了原国民政府的总统府。

南京解放后,人民政府动员车夫回家务农和疏导转业,黄包车和车夫数量逐年大幅下降。1959年南京市的黄包车由各区运输公司吸收消化,改行从事货运。黄包车最终退出了城市交通的舞台。

如今,夫子庙的黄包车又成为景区的一道风景,也寄托着老南京对往昔岁月的一种怀想。

