



齐鸿浩 袁树森
著

出行

老北京 de



北京燕山出版社

K892.41-51

:4

老北京 de 出行

齐鸿浩 袁树森
著

北京燕山出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

老北京的出行/齐鸿浩, 袁树森著. —北京: 北京燕山出版社,
1997.7

(老北京丛书)

ISBN 978 - 7 - 5402 - 1217 - 9

I. 老…

II. ①齐…②袁…

III. 交通运输史 - 北京

IV. F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (1999) 第 27800 号

责任编辑: 梁 歌

北京燕山出版社出版发行

北京市灯市口大街 100 号 100007

新华书店经销

北京通州富达印刷厂印刷

700 × 1000 毫米 16 开本 13 印张 213 千字

2007 年 6 月第 2 版 2007 年 6 月第 1 次印刷

定价: 55.00 元

编者说明

《老北京丛书》是一套介绍老北京生活习俗的丛书，主要讲述清朝末年到新中国成立初期，北京人在穿戴、吃喝、居住、出行、玩乐、商市等方面的情况。书中既有系统全面的概述，也有具体的描述和作者的见闻。它不是研究性的专著，也不是资料性的集录，而是阅读性很强的通俗读物。我们期望读者特别是青少年读者能通过这套书更多地了解北京的过去，从而更加关心北京，热爱北京，从北京的变化中受到民族传统的熏陶，吸取不断前进的精神力量。

北京市政协文史委员会副主任、北京史专家叶祖孚先生在百忙中为本书作序。不幸，他在写完序言《沪人燕客的心愿》后的第四天，便因突发症而病逝。我们在此对他表示感谢的同时，也对他的辞世深表哀悼。著名学者朱家溍先生为本丛书题签。在本丛书组织过程中，常华同志曾给予大力支持。民俗美术家侯长春、侯钟琪先生为本书插图。在此一并表示谢意。

北京燕山出版社

《老北京丛书》编委会

顾 问	朱家溍	叶祖孚	
策 划	雪 岗		
主 编			
副主任	崔普权		
编 委	白鹤群	齐鸿浩	张增光
	张双林	赵 珩	里 功
	周家望	袁树森	常 华
	常人春		

沪人燕客的心愿

由北京燕山出版社组织撰写的《老北京丛书》即将出版，作为一个热爱北京文化的“老北京”，我是很高兴的。这的确是一件大好事。

据丛书的编著者介绍，这套书是要集中反映老北京人的生活。生活，吃穿住行玩乐而已，平平常常，琐琐碎碎，很少波澜，既没有政治的纵横捭阖，也没有文艺的生动情趣，更没有战争的惊险激烈，不容易写好，也不容易好看。然而生活恰恰是人最本能最真诚最实在的行为，属于最广大的人群。因此，它也就具有无穷的魅力。选择“生活”作为介绍老北京的“窗口”来编写这套书，无疑是很有见地的。

一个大城市生活史在史学研究方面有着重要位置。近年来，人们对京味文化情有独钟，其间也有一些纪录老北京往事的书籍问世。但总觉得还不够系统，不够具体，在探讨北京城市生活文化嬗变上还显得不大尽如人意。只有展开古都生活的画卷，才能揭示到京味文化的底蕴，我以为。

几年前，北京的一家出版社也曾想搞这样的一套书，我曾去参加过他们的会议，后来不知怎的，此事未果，没有见到书籍问世。

前不久，北京社会科学院的朋友告诉我，历史研究所正在撰写《北京城市生活史》一书，时间跨度自辽金至清末。北京燕山出版社的这套丛书则是从清末写到20世纪60年代，从时间上正好衔接。

从清末到20世纪60年代的百年间，是我们国家也是北京社

会面貌发生巨大变革的年代，而人们的生活也必然随之变化。清末、民国初期、日伪时期、国民党时期到新中国之初，北京人的生活观念已有很大不同，衣食住行和情趣爱好也必然有很大差别。这套书通过对不同时期的生活场景的描述，把北京人生活的变化反映出来，使人们看到了活生生的老北京人的活动。这对于增强读者尤其是青年一代爱祖国爱北京的情感和丰富知识，有不可替代的作用。特别是书中讲到的许多内容，都是作者的亲身所见所闻，不同于正史记载，就越发显得珍贵了。

这套书的作者，我大都很熟悉。他们热爱北京，熟悉北京，决心为传播北京文化贡献力量。我祝贺他们取得的成绩。同时我也认为，这套书的出版，不是只让人们怀旧，而是促使人们了解北京的过去，把握时代变革的脉搏，对北京的现在和将来充满信心，并为之奋斗。

“沪人燕客”，是我常用的一方图章。我虽不生于斯，却长于斯，自学生时代起就生活在这块土地上。我喜欢北京，在《老北京丛书》出版之际，我借此短文，表达我对北京的爱，愿北京越来越美好。

原 记录

1998年1月6日

前 言

这本书介绍的是老北京的交通和人们出行方面的情况。我们这里所说的“行”是指人民生活四大要素之一，“衣食住行”中的“行”，“行”字在甲骨文中写作“𠂔”，像十字路口，本意是“道路”，《诗经·周南·卷耳》中有“寘彼周行”一句，“周行”指的就是大路。后来词义进行了引申，许慎在《说文解字》中说，“行，人之步趋也。”这里“行”的词义已经变成了“走”，此后这种引申义逐渐替代了原词的本义。

北京作为都城，从周灭商后，分封诸侯，周武王封召公于北燕时算起，迄今已有 3000 多年的历史了，北燕的都城叫“蓟”，蓟城就是现今北京城的前身。自秦汉“废诸侯，立郡县”之后，这里一直是中国北方的军事重镇，经贸中心。公元 938 年，辽把这里定为“南京（陪都）”，从此开始了中国建都于北京的历史，历经金、元、明、清，至民国初期，北京相继成为了六朝古都。中华人民共和国成立，再次定北京为首都，使北京成为了新中国政治、经济、文化的中心。

本书所介绍的是“老北京的行”，这里所说的“老北京”是指从 1860 年至 1960 年一百年间的北京城。“行”是指交通，主要包括交通工具和道路，这里的“道路”是广义的，即包括陆路，也包括水路和空运。“路”是人走出来的。随着人类文明的进步，科学技术的不断发展，“安步当车”逐渐地不能适应人类社会的发展，从而出现了各种代步工具，由于交通工具的发展又

老北京的出行

促进了道路状况的变化，以适应新型交通工具的应用，因而陆路交通从慢速发展为快速，当陆路交通不能满足人们的需要时，交通又向水路和空中甚至地下发展，到了今天，交通运输已经成为国民经济建设发展的“生命线”，人民生活所必不可少的一项重要内容。北京交通发展演变的历史在全国具有代表性，并且能够通过“交通”这个侧面表现出老北京政治、经济、文化、民俗等各方面发展的历史，对于研究老北京的发展历史有着一定的作用。

本书着重介绍了从清朝末年到“文革”之前这百余年间北京交通的发展和演变的过程，文中介绍了北京地区的各种道路及其发展状况，各种交通工具的状况及其使用和演变的情况，力图使人们了解北京交通发展演变的概况，从中了解到历史上老北京政治、经济、文化、民俗方面的一些知识，使人们对北京有进一步的了解，增强“了解北京、热爱北京、建设北京”的意识。当您漫步于北京的街头，看到那平坦宽阔的大街上，各种汽车来往如梭时，可曾想到昔日里的“古道、西风、瘦马”，驮队、洋车、轿子吗？

北京是一个历史悠久的城市，又是几个朝代的京城，其历史内涵是相当丰富的。作为全国政治、经济、文化的中心，其交通运输必然是相当发达的。我们力图尽可能全面、详细地向读者介绍北京交通发展演变的历史和状况，但北京如此的博大精深，又怎么能通过一本书就写透写全呢？充其量也只能勾勒出一个大致的轮廓，介绍几个点面而已。希望大家能够通过这本书得到关于北京的一些历史知识，以增强对北京的了解，更加热爱北京，我们的目的也就达到了。

在此书的编写过程中，我们参考了一些历史资料，并从前人的研究成果中汲取了许多营养，尤其应当感谢的是崔普权先生为

此书的编写进行了多次指导，并无私地提供了大量的资料以及自己多年的研究成果。侯钟琪先生绘制的精美插图，也为本书增色不少。顺便向所有对本书的编写给以帮助和支持的人士致以深深的谢意！

齐鸿浩 袁树森

1998 年 12 月

目 录

第一章 人扛车运牲口跑	(1)
一、土路石路,北京古路	(1)
二、人背肩扛,苦力脚行	(8)
三、车子轿子,劳动号子	(15)
四、马驴骆驼,骑乘运驮	(29)
五、大车轿车,运输主角	(41)
六、镖师保镖,武艺高超	(53)
第二章 开始修建马路	(60)
一、清末民初,北京修建马路	(60)
二、洋车满街跑,全凭快脚	(71)
三、三轮车满街行,省力实用	(82)
四、自行车代步行,方便轻盈	(84)
五、有轨电车,运营困难	(88)
六、汽车运输,举步维艰	(95)
七、修理汽车,配套行儿多	(105)
八、交通警察横,“吃马路饭的”穷	(110)
九、日伪修路,掠夺财富	(117)
第三章 修建铁路	(125)
一、大清怪事多,太监拉火车	(125)
二、京城铁路线,官办加商办	(127)

三、北洋到民国,铁路成网络	(139)
四、客运方便,货运赚钱.....	(142)
五、高线铁路,运煤运物.....	(144)
 第四章 水运繁忙,空运凄凉	(149)
一、百舸争流,历史悠久.....	(149)
二、京城食粮,水路运航.....	(152)
三、皇帝乘龙舟,百姓玩冰床	(156)
四、飞机军用忙,民航却凄凉	(165)
 第五章 北京换新颜	(171)
一、公路联成网,交通运输忙	(171)
二、电车更新换代,国产汽车真帅	(180)
三、铁路大发展,旧貌换新颜	(184)
四、民航运输忙,北京修建新机场	(194)

第一章 人扛车运牲口跑

一、土路石路，北京古路

说起老北京的地名时，老北京人往往爱用一句祖辈流传的老话进行概括，叫作“三街、六巷、五坛、八庙、七十二斜街，有名的胡同三千六，没名的胡同赛牛毛”。可见北京城之大，道路、街巷之多了。

北京城的建筑格局是由于历史的原因而形成的，明朝永乐年间修建北京城时，参考了原来元大都和南京城的建筑布局，更加突出了皇权至上的思想，以一条南起永定门，贯穿紫禁城中心，北到钟楼的中轴线为中心，城市布局以这条中轴线而对称地向东西两侧展开，从而使得北京城的建筑布局方方正正，大街小巷大多是正南正北或正东正西的，横竖交错，宛如棋盘。如果有外地人初来北京问路时，北京人会告诉他，“一直向西走，从十字路口向南拐就到了”，而不会像上海、天津那样，人家告诉你，“向前走，再向左拐，再向右拐”。因为他们那里很少有方向很正的街道。

清朝定都北京之后，城市结构沿袭了明制而未作变动。占据北京城中心的是紫禁城，为皇帝和内宫的御地，而其周围的皇城则集中了中央政府的主要官署，也成为了禁区，再向外围则是内城，清朝初期把原来住在内城的汉民和回民等都迁到了外城，而内城由八旗兵及其家属居住，外城则在内城南边，这就是所谓的“京城四重”。北京城的中心是紫禁城和皇城，为禁止平民通行的禁地，老百姓住在其四周，这就给老百姓的出行造成了很大的困难。例如住在东城的人要到西城去，就必须绕过皇城，得费上半天的时间。东西两侧的城门相对但不能直通，而城南三座城门，城北两座城门，城门不相对，则更无直通大街可言了。北京的街道一般是横平竖直的“棋盘”格子形，大街小巷纵横交错，由于“棋盘”的格子是交错的，这就为后来发展交通，修建大道造成了困难。比如宣武门外大街，到了菜市口就“断头”了，只能向东西分行了，再比如车公庄大街，到了官园就变成了小胡同，成了“卡脖子路”。

那么北京城到底有多少条大街小巷呢？据元代的《析津志》记载，当时的大都城有“三百八十四条大巷，二十九条胡同”，明代的《京师五城坊胡同集》记载，明代时北京的街巷总数是 1170 条，其中胡同 459 条，

老北京的出行

到了清代，北京的街巷已经增加到了 2000 条左右，其中胡同有 960 多条。北京的街巷名称由两部分组成，一是“指代名称”，即地名，二是“标志字”，即街巷的规格，例如“前门大街”，“前门”是指明了其所处位置，“大街”表明了道路的规格。北京的道路分为大街、小街、斜街、道、路、巷、胡同、夹道等，例如前门大街、东四南小街、李铁拐斜街、白广路、锣鼓巷、三不老胡同、养蜂夹道等。街、路、巷、胡同虽然都是通道，但规格不同，“天子脚下”规矩众多，“衣、食、住、行”一切都有定制。早在元代朝廷对大都城的街巷就作出了严格的规定：大街宽 24 步（合 36.96 米），小街宽 10 步（合 15.4 米），胡同宽 6 步（合 9.24 米）。巷有大有小，东西交民巷比一般的小街不窄，但锣鼓巷则只能算是胡同了。道、路的含意与街相同。

辛亥革命推翻了满清王朝，建立了民国，原来的一些皇家禁区也被废除了，这样北京城的交通也就方便多了。例如东西长安街被打通了，景山前街也不再是禁区了，这样东西城之间就出现了直通的大街，东西城之间平民百姓往来也就再也不用绕行了。从 1923 年开始，皇城的东、西、北三面城墙被拆除，后来南城墙也被拆除了，从此再没有皇城的城墙挡道了。此后开辟了东南西北的四条大街，这就是紫禁城南侧的东西长安街、北侧的景山前街、东侧的南、北池子和西侧的南、北长街。这四条大街的开辟对当时疏通京城的交通，方便市民出行等方面都起到了很大的作用。

城门是进出京城的通道，北京城的城门是“里九外七皇城四”，就是说内城有九座城门，外城有七座城门，皇城有四座城门。皇城的四座城门是天安门、地安门、东安门和西安门，这四座门是不准平民百姓进出的。外城的七座城门是永定门、左安门、右安门、广安门、广渠门、东便门和西便门。内城是老北京城的主体，共有九座城门，分别是崇文门、正阳门、宣武门、阜城门、西直门、德胜门、安定门、东直门和朝阳门，这九座城门原来各有各的用途。崇文门是走酒车的，那时候北京造酒的烧锅大多在东南郊，因而北京有“南路烧酒”的俗语。酒车走东便门进入外城，然后进崇文门到内城。当时崇文门设有收税的卡子，而烧酒（白酒）是要上税的，并且是国家的一项重要税收，因而运酒进城的车辆都必须走崇文门。正阳门是走龙车的，正阳门是内城的正门，是天子之道，皇帝出入京城时都走正阳门，别人是不准走的。宣武门是走刑车的，宣武门外的菜市口是清代处斩犯人的刑场，因而刑车去菜市口都是走宣武门的。在宣武门前立有一块石碑，上面刻有“后悔迟”三个大字，劝戒人们不要作恶，否

则一旦被刑车拉到了这里，再后悔可就太迟了。宣武门地势低洼，在其瓮城里垒有五个石堆，夏天下大雨的时候，积水若与石堆的顶端相齐了，这时候就必须打开城门往外放水，因而这五个石堆又被称作“宣武水平”。阜城门是走煤车的，京西的门头沟和房山盛产煤炭，阜城门是内城的西门，故而京西运煤进城的车辆都走阜城门。“梅”与煤谐音，因而在城门洞里刻有一朵梅花，以作标记。西直门是走水车的，玉泉山的泉水号称“天下第一泉”，水质极佳，皇宫的饮用水全都来自玉泉山，每天用水车到玉泉山去运水，骡车装桶，上盖龙盖，半夜时进西直门，这种半夜开门进城的权力，只有皇家才有。明代弘治十一年（1498年）夏季的一天，从西山跑来了一只大狗熊，进入了西直门，咬伤了守城的兵丁，后来兵丁们费了九牛二虎之力才把狗熊打死。此后不久，西直门发生了火灾，熊熊的大火把西直门的门、窗烧毁，人们都说，这场大火是由那只大狗熊引起的。德胜门是走兵车的，这有两个原因，一是出德胜门可直达居庸关，而居庸关是明长城上的重要关口，明代时战事频繁，因而朝廷出兵打仗一般都是走德胜门。二是因为出兵打仗要取得胜利，“出兵德胜门”也是为了讨个吉利。在明代正统十四年（1449年）十月，蒙古瓦剌部首领也先率领大军进攻北京，兵部尚书于谦率军22万人，在北京九门布防，与瓦剌军激战五天，这就是著名的“北京保卫战”。在德胜门，神机营的火炮打死了号称铁颈元帅的也先的弟弟平章孛罗卯那孩。此后北京人就认为德胜门是出兵打仗的吉祥之地，凡出兵打仗都从这里出城。清代康熙皇帝的十四子胤禛奉旨西征的时候就是从德胜门出发的，以期望旗开得胜。出城之后，他向着德胜门叩首，以祈凯旋。安定门是走粪车的，过去安定门外比较荒凉，因而开设有许多大粪场子，在地坛的东、西、北三面，粪场子林立。粪车在城里掏了大粪（厕所的屎尿），出安定门运到城外，卸在大粪场子里，掺上炉灰，摊在地上，晒成大粪干儿，卖给郊区种菜种粮的农民，用作肥料。被瓦剌军生俘的明英宗（朱祁镇）在被放回时，就是从安定门进的城，换上法驾（天子的车驾）后，到东安门，由景泰帝迎入南宫。东直门是走木材车的，从南方运来的木材顺大运河运到通州之后，装车运到北京，进东直门，当时从东直门到交道口一带有许多大木厂子。朝阳门是走粮车的，南方的大米都是由北运河运到通州的，运粮船到通州码头后，卸下粮食，用车马运进京城，进入朝阳门。朝阳门内的仓廩很多，直到现在南新仓、北新仓和禄米仓等建筑都还保存着。京师九门也是朝廷收税的地方，每年可得税银近十万两，凡是男子进城，负重的、赶牲口

老北京的出行

的、推车的都要收税。到城里来卖菜的乡民都知道这个规矩，在进城之前，先在帽子下边的鬓角上插上两文钱，这样在进城门的时候，不用自己说话，收税的就会自动地取下铜钱，放人进城。这九座城门同时也是人们进出内城的通道，人们进出内城都必需走这九座城门，而其它的地方有高大的城墙阻隔。1924年在正阳门与宣武门之间开了一座和平门，日本时期又在长安街的东端开了启明门（今建国门），在长安街的西端开了长安门（今复兴门）。北京的琉璃厂原来为皇宫烧造琉璃制品，因污染严重而于乾隆年间迁往京西门头沟，其旧址逐渐开设了许多文物商店，在民国初期已经形成了文化街，自从开辟了和平门后，人们去琉璃厂再也不用绕行正阳门或宣武门了。复兴门和建国门的开通，使长安街得到了延伸，方便了城里与郊区的往来。

北京城的道路状况又是怎样的呢？明代永乐年间修建北京城的时候，街道是规矩而宽绰的，充分显示出京城的气派，但经过了四五百年的漫漫岁月，到了清朝末年，城市道路已经变得面貌全非了。由于北京的人口不断增加和商业的发展，北京的街道被大量挤占，例如原来宽达28米的地安门大街，仅剩下了15.7米宽，一般的干道仅有9—12米宽。最窄的胡同如前门外的高筱胡同、小喇叭胡同、钱市胡同分别宽65厘米、55厘米和40厘米，只能供一个人通行，人们到了胡同口要先停下脚步。向胡同里望望，见对面没有来人，自己才能通过，因为胡同里有些地方窄得两个人根本无法错身，走了对头时只能有一方先退回去，否则谁也无法通行。如果你是个胖子，那就只能侧身而行了。

北京城的街道路面原来都是土路，后来仅对部分路段的路面进行了改造，例如把东西长安街、前门、打磨厂西河沿以及朝阳门、安定门、西直门的瓮城的道路铺上了缸砖或石板，把鼓楼大街、王府井大街、东单大街、西单大街改建成了石渣路面，其它地方仍为土路。这些土路因年久失修而坑洼不平。

在清代，大街的路面分为三个部分，但绝不是现在所流行的“三块板”式，而是另一种样式。中间部分叫作“甬道”，又高又宽，其作用如同现在的“快行道”，而两边的路面则又低又窄，其作用如同现在的“便道”。这种奇特的路面是怎样形成的呢？在封建社会里，皇帝出行的时候都要走道路的中间，而且还要“净水泼街、黄土垫道”。“净水泼街”是为了在皇帝的车马大队经过时，防止土质路面上扬起尘土，“黄土垫道”是为了使路面平整，另外黄色也是皇家的专用颜色。例如皇帝每年都要到

天坛去祭天，所经过的路线前门大街就是如此。北京城的土质以黄土居多，松散而易干，每年用“黄土垫道”的时候都需要大量的黄土，早年时是到城外去运，后来为了节省人力和财力，就从甬道的两侧直接挖土，垫到甬道上，久而久之，在甬道的两侧就形成了沟状，有的地方深沟竟达到了七八尺深。在平时，民间的车马、轿子一般也走甬道，行人则走甬道的两侧。

北京的土质路面的质量极差，特别是春季，北京经常刮风，大风一起，大街上则是风沙弥漫，暴土扬烟，真有“黄尘千丈”之“景观”。没风的时候在干燥的路面上则是一层厚厚的浮土，一脚踩下去，浮土能没过脚面。有车辆和马匹经过的时候，行人都要躲着走，因为马蹄和车轮所扬起的灰尘如一条黄龙一般，弄得行人满身是土。如果遇上了下雨天，那么道路就更难行走，满街泥泞，一脚踩下去有半尺深，向上拔脚时非常费劲，弄不好会把鞋粘下来。当时有人形容北京的街道是“无风三尺土，有雨一街泥”。

北京的街道早在元代就已经修建了排水设施，在主要街道和居民区的地下都修有长长的暗沟，上边与一座座的砖砌井相连通，雨水和污水进入渗水井以后，慢慢地渗入暗沟中，再从暗沟流向城外的河道里。明清两代仍然借助元代时所修建的渗井和暗沟排放污水，由于历经了数百年，在暗沟之中淤积了大量的秽物，流通不畅，甚至堵塞，而且由于暗沟砌在地下，疏浚掏挖都十分不便，从而使得城市污水排不出去。居民区里百姓之家的生活污水出门就泼，弄得胡同里肮脏不堪，大街上甬道两旁的深沟里积水很深，特别是下雨之后，沟中经常有行人溺水的事情发生。明朝成化十年（1474年），宪宗皇帝朱见深下旨，“京城水关去处，每座盖火铺一，设立通水器具，于该街衙门拨军两名看守。遇雨过，即令打捞疏通，其各厂大小沟渠、水塘、污槽，每年二月令地方兵马通行疏通”。从此之后，每年一过春分，北京城就要掏挖下水道了。由兵丁和雇佣来的掏夫们，刨开路边的表土，掀开暗沟盖板，掏挖修井中的淤泥，疏通地下的暗沟。沟盖一打开，秽气冲天，臭不可闻，掏夫经常被熏倒，有的甚至中毒而亡。那些掏挖出来的污泥秽物堆放在大街之上，臭气四散，为此过往的行人“多佩大黄、苍术以避之。”清代有一首竹枝词，形象地描写了京城三月“臭沟开”的情景，“污泥流到下洼头，积秽初通气上浮。逐臭当须掩鼻过，寻常三月便开沟”。有意思的是春季北京城掏挖暗沟的时候，恰好是朝廷开科取士的殿试之期，来自于五湖四海的天下举子们，纷纷涌向