

从清朝 开来的

T A X I H I S T O R Y

成都出租交通史话



张建 著

的

士



四川文艺出版社

朝
的
士
清
来
从
开
的

成都出租交通史话

张 建 著



四川文艺出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

从清朝开来的“的士”：成都出租交通史话 / 张建著. -- 成都：四川文艺出版社，2017.5

ISBN 978-7-5411-4573-5

I. ①从… II. ①张… III. ①出租汽车—城市交通运输—交通史—成都—通俗读物 IV. ①F570.7-49②F572.887.11-49

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第101806号

CONG QING CHAO KAI LAI DE DI SHI

从清朝开来的的士

CHENG DU CHU ZU JIAO TONG SHI HUA

成都出租交通史话

张建 著

2016年成都市哲学社会科学院社会科学规划项目

项目编号2016Z21

书名题签	魏学峰
责任编辑	燕啸波 奉学勤
封面设计	叶 茂
内文设计	史小燕
责任校对	蓝 海
责任印制	崔 娜

出版发行	四川文艺出版社（成都市槐树街2号）
网 址	www.scwys.com
电 话	028-86259287（发行部） 028-86259303（编辑部）
传 真	028-86259306

邮购地址	成都市槐树街2号四川文艺出版社邮购部	610031
排 版	四川最近文化传播有限公司	
印 刷	成都东江印务有限公司	
成品尺寸	140mm × 203mm	1/32
印 张	10.5	字 数 240 千
版 次	2017 年 10 月第一版	印 次 2017 年 10 月第一次印刷
书 号	ISBN 978-7-5411-4573-5	
定 价	52.00 元	

版权所有·侵权必究。如有质量问题，请与出版社联系更换。028-86259301



目录

序 一	袁庭栋：群众文化的重大成就 /001
序 二	张新泉：从轿子到共享单车 ——过去通向未来的“的士”之路 /004
第一章	从轿子、马车、黄包车到汽车 ——“的士”的前世今生 /001
第二章	蓉城的士祖先们 /008
第一节	轿子——肩上的士 /008
第二节	四轮马车——曾经街头之王 /019
第三节	川西坝子鸡公车 /030
第四节	风光的士黄包车 /038
第五节	“水上的士”渡口忙 /057
第六节	“单车的士”不孤单 /064
第三章	熟悉的士有风光 /071
第一节	“三轮车的士”稳当当 /071
第二节	机动三轮“不机动” /089
第三节	蓉城出租汽车，你生于哪天呢 /092
第四节	六十年代，时兴“客串的士” /105

第五节	上海牌出租车猛然登场 /112
第六节	开业难，做市场更难 /118
第七节	首家“的企”上市场 独家经营仅百天 /126
第八节	中外合作的“四川中日” /132
第九节	紧跟“中日”是“中北” /133
第十节	绕不开的“耙耳朵” /135
第四章	的士票据看的士 /143
第一节	分区分级妙管理 /143
第二节	打的黄包车，五十年代收大票据 /150
第三节	“的票”里面看服务 /156
第四节	我们也叫“驾驶员” /162
第五节	阅读有趣的“力资” /168
第五章	出租汽车，成都也有百年“车风景” /175
第一节	难以识别的出租汽车 /175
第二节	“全民下海”的出租汽车 /182
第三节	“穿职业装”的出租汽车 /203
第六章	的哥的姐众生相 /214
第一节	三轮车的哥很光荣 /214
第二节	“幸福的哥”王家琪 /232
第三节	“压缩饼干”林国春 /238

第四节	“两成”与“两模” /259
第五节	“长江”的“献血大王” /283
第七章	“的企”创办了“的士两站” /287
第一节	最初的尝试就是建个“家” /287
第二节	搬家“搬出”新天地 /294
第三节	众筹出来的“的士书馆” /299
主要参考文献 /317	
后 记 /319	
补 记 /323	

序一 群众文化的重大成就

袁庭栋

（著名巴蜀文化学者、《成都街巷志》作者）

在一个令人感动的场合认识了张建。

2016年5月，我在成都毓秀苑举办一场有关成都文化的讲座。当天到场的听众不少，往下望去，很抢眼的是在较后面的位置整整齐齐坐着一排穿工装的听众，年龄都偏大，不像前几排的小年轻。虽然无法知道他们是从哪个企业来的，但可以判定是有组织的集体听众。近年来，我在各地搞了各种讲座几百场，像这样由企业组织的整整齐齐穿工装的听众，还是第一次见到，所以印象极深。讲座结束后，和其他场合一样，不少听众或是手持我的著作来找我签名，或是和我合影。几分钟热闹之后，多数听众散去，一位中年男子才率领着我最想与之交流的那一群师傅们围了上来。他们热情地与我握手，和我合影，并作了自我介绍。这时，我才知道，这10位整整齐齐的听众是成都“的士读书会”的会员们，也就是成都的“的哥”“的姐”们。从他们口中我才知道，成

都的“的哥”“的姐”们不仅有自己的读书会、摄影协会，还有自己的“的士图书馆”，甚至，还建立了全国唯一也是世界唯一的“的士博物馆”，所有这些的策划者、主持者，就是今天率队前来的张建。

当时的我，真是有点惊呆了。自诩为对成都文化建设所知甚广的我，对于这些极为重要的新生事物竟然一无所知，对于这些成都群众文化生活的重大成就竟然闻所未闻。我惊异，我激动，我佩服，我感慨。实话实说，我多次参加过成都的类似活动，诸如全民阅读、书香成都建设、全民读书日、阅读协会成立等，这些活动都是自上而下组织的，其日常性、可持续性往往受到多种因素的影响。而由企业自己办起来的上述的士文化团体是出于基层，生于草根，用成都方言说，是最资格的群众文化生活平台，最资格的书香成都中的书香。也是从这一天开始，我和他们有了联系，我去参观了他们的“的士图书馆”，更是仔细参观了我极感兴趣的“的士博物馆”。

我读研究生时学的是甲骨金文，一生对博物馆都有极大兴趣，也参观过不少中外博物馆。成都的“的士博物馆”规模不大，展品不多，陈设不豪华，手段不时尚，但是它眼光独特，别出蹊径，原汁原味，它的每一件展品都充满征集筹办者开拓的精神和辛劳的汗水。我特别感动的是，它完完全全是张建个人带动几位朋友多年间默默努力的结果，与体制内的什么项目、基金、课题、拨款没有丝毫关系。它是百分之百的业余劳动成果，它是百分之百的民办博物馆，可它又和很多民办博物馆的开办者不同，它的开办者不是所谓的成功人士，只是出租公司的普通工作人员，是成都的普通老百姓。现在的成都媒体上天天在宣传文化

成都，我认为，与其在媒体上刊几首诗、几幅画，远不如眼前的“的士读书会”“的士图书馆”“的士博物馆”更能表明：我们成都有文化。

多年来，我在和各方面文化人士的接触中了解到不少情况，所以我经常不掩饰我对数量不多的民间业余研究者、写作者充满的敬意。他们没有享用国家的（也就是纳税人的辛勤汗水支撑的）经费、设备、资料、助手和云游中外的出差机会，更没有享用国家安排的一天时间，却能在最艰苦的条件下取得不俗的成绩，而且哪怕有了成绩，国家的各种奖赏也永远不会落到他们头上。相反，有些专业人士若干年没有付出任何辛劳，没有作出任何成果，却仍然可以按某种级别、身份、待遇，永远得到各种荣誉与享受。正是从这种对比出发，我对张建以他创办的“的士博物馆”为基础写成的《成都的士史话》一书给予高度的鼓励与支持。因为它填补了我国文化的一项空白，填补了成都城市研究的一项空白，虽然还有各种各样的不足与遗憾，但它也是成都“第一”，中国“第一”，世界“第一”。前贤在鼓励与提倡“吃螃蟹”，这就是在“吃螃蟹”；当今在大力鼓励与提倡创新，这就是一项创新；文化战线天天在找“原创”，这就是一项“原创”。

我希望张建和他的朋友们在的士文化的开拓上能有更多的成就。

我盼望成都能有更多的业余研究者与写作者茁壮成长。

我期望成都的文化建设能有更多的创新产品问世。

2016年12月16日，青城山下。

序二 从轿子到共享单车—— 过去通向未来的“的士”之路

张新泉

（诗人、首届鲁迅文学奖获得者）

张建厚积薄发而成的《从清朝开来的“的士”》一书即将付梓，嘱我作序。此书所涉及的领域，我本无深入研究，然而盛情难却，在这里只能谈谈自己的一点儿读后感。

看到这个书名，大多数读者一定会首先发出疑问：的士不是现代才有的吗？而且“的”和“士”两个字放一起组成一个词，不符合汉语本身的习惯，显然是翻译外来词，怎么会从清朝开来呢？原来，作者所谓的“的士”，是一个宽泛的功能性概念，这种功能就是交通运输的服务方式，“其特征是出租，其本质是驾驶出租交通工具的劳动者连同劳动工具和技能在一定时间内租赁给此交通工具的消费者并收取合理或合法的劳动报酬。这其中包括：用来出租的交通工具、驾驶出租交通工具的劳动者、租赁此交通工具的消费者三要素。其目的是实现消费者由甲地到乙地的位移愿望”。照着这个界定，欧美历史上

的双轮马车、四轮马车，清朝嘉庆以来的营运轿子、四轮马车、黄包车、客用鸡公车、三轮车等，都归属于的士的范畴，而当下颇为热闹的共享单车，也正是的士的延续。

这一界定把的士的历史延长了一百余年，作者即以成都这一特定地域为中心，对该行业进行了全景式梳理，从轿子写到大奔，从清朝写到当下，是目前为止关于的士行业第一部悉心的通史性的论述。张建多年来勤力搜集相关资料，做了大量口述史，对的士史如痴如醉，终于汇成此作。我相信，对的士的研究，在这里开始，也在这里成熟。

我这里想详细介绍书中的一则故事。清朝咸丰年间，有位王四处滇新官履职，在重庆雇了轿夫陈鸿义。沿途中王四见陈鸿义为人忠实，抵滇后便借陈鸿义返渝之便，要其携带银两，代为偿还他沿途所借欠的费用。事后，王四派人沿途核实借欠费用是否清还到位，结果分毫不差，于是特招其到滇做官。陈鸿义以不识字为由，不敢从命，称本人只能从事轿行之事。王四成人之美，安排他在昆明开了一家轿行，主要业务就是客运、货运、送信。经营几年后，又在成都东大街、重庆南口门、贵阳小关等地开店，其经营方式，即品牌复制和连锁店，以扩大其经营范围，广揽顾客和业务，就地组织运力，并在各主要路线沿途城镇，以自设或特约方式设立了轿子的“分行”或“分铺”。

这是一个关于诚信的故事，一个关于行业品质的故事。走进当下的信息时代，移动互联网所催生的网约车，甚至最近出现的共享单车，都在改变的士行业的格局，行业大改革已迫在眉睫，然而人们对服务品质的需求是不会改变的，对人之为

的那些优秀德性依然是充满期待的。的士行业作为一种交通运输服务方式，固然不会随时代变迁而过时，共享单车等不断涌现的新事物，会继续书写的士的行业传奇，而这个行业所展现的奋斗历程和优秀德性，更是一直会给后人带去精神鼓舞。

书中还讲了的士行业很多鲜为人知的有趣掌故，比如从1926年成都出现小汽车出租，到1984年12月，出租车在大街小巷是难以识别的，因为他们并没有像现在这样统一着装。后来先是统一着红装，然后演变为“绿装”和“蓝装”。如此等等。这一个个掌故，看似零散，合在一起看，就庶几还原了的士百余年来的生存状态和的士行业的演变历程。在的士行业面临大转型大改革的今天，希望这本书能够给从业者们提供一些变化的思路；另一方面，我更希望各行各业都能有一本像这样的通史，让行业外的人有一个体会和聆听该行业的情感、法则和故事的窗口，通过这种体会，各行各业的人相互间才会有同理心，这种同理心，是感受力，是人类最简单的智慧，也就是儒家讲的“仁”。对别人如此做事进行还原叙事，这就叫“原”。原谅的“原”本意就是回到它开始的状态。只有还原，才能达成谅解。对他人的不周到多一些原谅，少一些责备，人际关系自然更加和谐。我更看重这本书在这一方面的典范意义。

是为序。

第一章 从轿子、马车、黄包车到汽车 ——“的士”的前世今生

提到“的士”，人们通常会想到大街小巷里穿行的出租汽车，会固化为英语“TAXI”的音译。这是人们对现代的士的认识。其实，的士是一个久远的行当，有着数百年的历史传承。

要厘清这个问题，首先，我们要弄清楚“的士”的概念，即什么是“的士”？

“的士”是一种交通运输的服务方式，其特征是出租，其本质是驾驶出租交通工具的劳动者连同劳动工具和技能在一定时间内一并租赁给此交通工具的消费者并收取合理或合法的劳动报酬。这其中包括：用来出租的交通工具、驾驶出租交通工具的劳动者、租赁此交通工具的消费者三要素。其目的是实现消费者由甲地到乙地的位移愿望。

当下的出租汽车呈现的就是这样一种交通运输服务方式，因此，它是现代的士，是的士运输服务工具发展的较高级形式。未来，或许还有飞机的士等更高级的形式出现。就在2016年8月，新浪财经发了一条信息：“据CNBC报道，欧洲空客正在开发一款空中无人机驾驶出租车，乘客可通过智能手机‘打飞的’，空客表示，最早可能明年底推出首辆原型机并进行测试。全球对空中出租车的需求将达到数百万辆，预计最快将在10年内推向市场。”这条信息再次证明，的士的工具总是随时

代的变迁、科技的进步而改进和提高了，这就注定了其要素之一——用来出租的交通工具是需要不断改进的，以满足租乘人（也就是消费者）对安全、快捷、舒适的需求。但它的服务方式和本质的东西却是一以贯之、没有发生根本性的改变。

英国的出租马车开始是单车双轮双座的，于1625年在英国伦敦出现，这种出租马车，据载是历史上最早的组织化营运城市道路出租交通方式。1654年，英国伦敦又设立了史上第一个出租马车管制法规，驾驶出租马车成为需要许可的职业。这就是伦敦出租马车风行一时的基础，并在19世纪下叶成为伦敦“街头之王”。在英国伦敦，如果一个富有的英国人想进行一次短途旅游，他往往会雇用一辆单马双轮轻便车（cabriolet）。这辆单马双轮轻便车具备了“的士”的要素和特征。因此，它是欧洲“的士”的雏形。到了19世纪，用于出租的马车种类更加多样，人们开始用这个单词的缩略形式“cab”，来指城镇中专供出租的双轮、四轮大型马车，今天我们常说的搭乘出租汽车（catching a cab）也是由此而生的。可见，现代的“的士”在词义上与传统“的士”有着亲密的“血缘”关系。

在成都，嘉庆年间出现了一种营运轿子，供人们出行时租乘，其在生存和发展进入较成熟期时，它们又分离成两种，一是在城区生存的街轿，另一种就是以直达式、打兑式、中转式为生存基础的长途轿子。这种两百年前出现的营运轿子，细看细想，不仅在功能上与目前的出租汽车相同，在样貌上也仿佛同成都今天街头的各式出租汽车犹如亲祖孙一般。

轿子的中间部分是轿厢，前后两人用肩头抬着走，轿夫长腿行走如飞。如果用抽象思维方式看，它不就是人力轿车吗？

这辆“人力轿车”如果在街上拉客营运，它当然就是“营运人力轿车”了。再进一步说，就是“的士”了。我们今天的出租汽车都是用了小轿车，其中间部分一定是叫“车厢”，幸运的已不是两人在抬这个车厢，而是两组车轮子在“抬”，驱动车厢行走的动力是石化燃料或电力而不是人力了。其实，我们今天常叫小轿车中间的那个“轿”，就是轿子的那个“轿”。所以，把成都两百年前营运轿子喻为“人力轿车”，与今天的燃油出租小轿车相比一下，它们的大功能没有什么异样。

据一个朋友叙述，在今天的山东省烟台地区牟平一带，上了年纪的人还习惯将小汽车称作“轿子”。在20世纪八九十年代，回乡的人开了小汽车进村，乡亲们都会羡慕地说，某某家儿子真有能耐，开了辆“轿子”回来！若是坐着小汽车出门，他们也会说坐“轿子”走。

乡民竟然把小汽车叫“轿子”，时光有了穿越感，漫长的历史瞬间压缩了，数千年数百年犹如昨天！

从人们日常的称谓和构造上都可见，“轿子”在民间有其深远的历史渊源。传统的营运轿子，与今天的出租汽车是一脉相承的，虽然其外貌形态发生了很大的变化，但其功能、属性并无根本性的改变，它们之间好似前世与今生。毫无疑问，两百年前用来营运的“街轿”就是我们城市今天的“的士”。

“的士”这个伟大名词的衍生和风行全世界，就把这个运输服务方式的社会交易都归结或搜罗于此名词之下。由此，除现在被乘客广泛使用的出租汽车外，欧美之前的双轮马车、四轮马车，成都清嘉庆时期以来的营运轿子、四轮马车、黄包车、客用鸡公车、三轮车等，都归属于的士的范畴，它们都是

当时先进生产力的代表，都具备的士的属性。在成都，有家叫四川梦工坊蜀绣公司创作了一幅九米长的蜀绣长卷，其画面内容是清代时期古城老街的人文风情，集中地表现了穿梭于风情老街的各种出租交通工具，有市井街轿、四轮马车、黄包车和客运鸡公车（见图1-1）。这幅画卷也恰恰生动体现了晚清时期成都“的士们”的悠然状态。

在今天，只是我们较普遍地把的士出现定位于1906年，原因在于当时出现的安装了能精确地计算出乘坐人当次出行需支付的消费金额的“计程器”，认为这才是的士的前世。其实这种“计程器”只是较之以前的议价、提前约定价格而更加精确、更先进而已，但这种先进性并没有改变之前国内外历代城镇出租交通工具服务的本质。

今天，我们早已习之为常的所谓“打的”就是消费者消费“的士”这种服务方式。然而，这个词语并不是现代汉语中本来就有的词语，而是源于粤方言。出租汽车在经济比较发达的香港地区较早出现，于是粤方言也就相应地有了“搭的士”的说法。随后，这一新事物也传入内地，成为社会生活的需要，“搭的士”的说法也一并传播到了内地，不过却传成了“打的士”。那么这“搭”和“打”的一字之差又是怎样产生的呢？这就与“搭”“打”的音译有关，后来内地生活的不断加快，推动用词再度简化，就成“打的”了。在成都，通常人们以为出租汽车是改革开放后发展起来的新生事物，其历史只有短短三十余年。其实不然。从最早的营运轿子到现在的出租汽车，我们成都人“打的”的历史已有两百余年了。

再说“TAXI”。感谢人们概括和提炼出这个伟大名字，

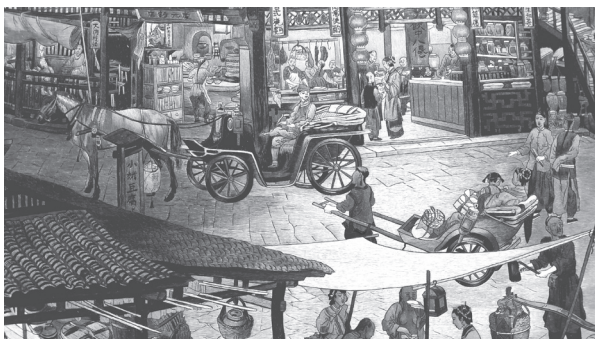


图 1-1 清代古城老街风情
(四川梦工坊蜀绣有限公司创作。本书图片若无特别说明，
均由蓉城的士博物馆提供。)