

CITY AND SOCIETY

城市

社会

译丛

*T.H.P.
SOCIAL HISTORY OF THE NEW YORK CITY CABDRIVE*

出租车!

纽约市出租车司机社会史

〔美〕格雷厄姆·郝吉思 著



商务印书馆

城市与社会译丛

出租车！

纽约市出租车司机社会史

〔美〕格雷厄姆·郝吉思 著

王旭 等译

商务印书馆

2010年·北京

图书在版编目(CIP)数据

出租车! 纽约市出租车司机社会史/[美]格雷厄姆·郝吉思著;王旭等译. —北京:商务印书馆,2010
(城市与社会译丛)
ISBN 978-7-100-06765-2

I. 出… II. ①郝… ②王… III. 出租汽车—驾驶员—研究—纽约 IV. D771.261

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 166405 号

所有权利保留。

未经许可,不得以任何方式使用。

城市与社会译丛

出租车!

纽约市出租车司机社会史

[美] 格雷厄姆·郝吉思 著

王旭 等译

商 务 印 书 馆 出 版

(北京王府井大街 36 号 邮政编码 100710)

商 务 印 书 馆 发 行

北京民族印务有限责任公司印刷

ISBN 978-7-100-06765-2

2010 年 3 月第 1 版

开本 787×960 1/16

2010 年 3 月北京第 1 次印刷

印张 18 插页 4

定价: 30.00 元

GRAHAM RUSSELL GAO HODGES

TAXI!

A Social History of the New York City Cabdriver

© 2007 The Johns Hopkins University Press

All rights reserved. Published by agreement with The Johns Hopkins University Press,
Baltimore, Maryland

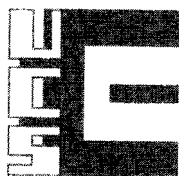
中文本根据约翰·霍普金斯大学出版社 2007 年版翻译

本译丛为

教育部人文社科重点研究基地上海师范大学都市文化研究中心

上海高校都市文化E-研究院

规划项目



《城市与社会译丛》弁言

一、城市研究(Urban Studies)是一门新兴的前沿学科,主要研究城市的起源、发展、嬗变以及这一进程中出现的各类问题。目前已出现了众多与这一领域相关的学科,如城市社会学、城市历史学、城市政治学、城市人类学、城市地理学、城市生态学、城市气象学等。从广义上讲,上述学科都可以归入城市文化研究(Urban Culture Studies)这一范畴。可见城市文化研究的一个重要特点是跨学科性,它综合各门人文科学的优势,吸收不同的观念与方法,以独特的视角研究城市文化的历史、现状与未来。而当代中国正处于急剧转型时期,城市化的速度越来越快,伴随这一进程也出现了一系列问题,因此这一研究不但有着重要的学术价值,而且有着现实关怀的实际意义。因此,翻译一套城市文化研究丛书实属必要之举。

二、城市是一个个不断发展的文化载体,城市一经出现,其内涵也就在不断地发生变化,就这个意义而言,城市的诞生也就意味着城市文化的诞生,城市文化随着时代的嬗变也呈现出不同的面貌,流光四射,因而研究的方法也多种多样,切入的角度也各不相同。放眼城市研究,比较成熟的研究属于城市社会学、城市历史学、城市人类学这三大学科,三者自然也就成为城市研究的三大支柱,这也是我们这套丛书选题所特别关注的。

三、根据我国城市研究的现状,拟将本丛书分为两个系列,即大学教材和专题研究,便于实际教学和深入研究。为了给广大读者奉献一套国内一流的城市与社会译丛,我们既定的编辑出版方针是“定评的著作,最佳的译者”,以期经受得住时间的检验。在此,我们恳请各位

2 《城市与社会译丛》弁言

专家学者,为中国城市研究长远发展和学术进步计,能抽出宝贵的时间鼎力襄助。同时,我们也希望本译丛的刊行,能为推动我国的城市研究和学术薪火的绵延传承略尽微薄之力。

编 者

2009年10月30日

繁华都市里的百年孤独(译者序)

自1907年第一个使用计程表的出租车出现在纽约市街头以来,至今已整整100年。百年来,纽约市的出租车司机换了一批又一批,但出租车却永不停息地穿行在纽约的大街小巷,与纽约人的生活如影相随,俨然成为纽约和其他大城市生活中的恒定现象。今天,仅仅在曼哈顿岛上就有1.2万个有执照的出租车司机,光顾出租车的人数仅次于乘地铁的数量,是一种重要的交通工具。但与出租车的无所不在相反,每日被禁锢在方向盘后的出租车司机却在纽约这个繁华的大都市中忍受着难以言状的孤独;他们的所思所想以及他们的历史也很少受人关注,成为纽约市历史上被遗忘的社会群体。事实上,出租车司机在付出巨大牺牲的同时,也为纽约市的社会经济发展乃至文化传播方面都做出了不可替代的贡献,为纽约这个国际性城市和民族大熔炉增添了光彩,是其最大的文化融合力之一,在历史上应有其必要的地位。

《出租车! 纽约市出租车司机社会史》(*Taxi! A Social History of the New York City Cabdrivers*, The Johns Hopkins University Press, 2007)的问世填补了这段空白,弥补了这一缺憾。这部著作全方位地为我们展示了近百年来纽约市出租车司机及其社会群体的历史。全书分为7章,分别是:出租车司机的产生,1907—1920年;爵士乐时代的出租车,1920—1930年;大萧条时期寻求秩序,1930—1940年;战时繁荣,1940—1950年;经典出租车司机的形成,1950—1960年;组建工会的努力与困境,1960—1980年;承租司机和无产阶级,1980—2006年。作者在纵向梳理出租车司机发展历史的同时,对每一个阶段又有横向的深入分析。内容涉及出租车行业的总体变化,出租车司机队伍的构成及

2 出租车!

其内部矛盾,种族关系对出租车行业的影响,现实生活中的出租车司机与媒体中描述的联系与区别,出租车司机与下层阶级移民和黑人的天然联系,出租车司机试图实现美国梦的可能与障碍。所引用的原始资料既包括政府文献、报刊杂志、出租车司机自身的回忆,也有行业和工会的账目等,资料翔实,信息量大,结论也很令人信服。从作者的论述中可以看出,出租车行业的变化与时代结合得极其紧密,从本书的这个视角,我们还可以进一步透视纽约劳工史、纽约种族关系史、纽约公共交通史或广义上的纽约社会史。

作者格雷厄姆·R. G. 郝吉思(Graham Russell Gao Hodges)教授,现任教于美国科尔盖特大学历史系,是纽约社会史研究领域的权威性学者,曾著有《根源与分支:纽约与新泽西东部的非洲裔美国人》等5部专著。其中,他撰写的《1667—1850年纽约市的出租车车夫》,对于纽约早期历史上畜力车时代的出租车行业做过系统的探讨,可以看成本书的姊妹篇。更值得一提的是,他在年轻时曾有5年开出租车的经历,对出租车司机的生活有切身体验,能深入出租车司机的内心世界进行剖析。因此,书中的描述非常生动逼真,有些问题和观点是常人注意不到的。可以说,郝吉思教授是撰写出租车司机历史的理想人选。尽管他的部分描述带有一定的同情出租车司机的感情色彩,但其基调是准确的、稳妥的、可信的。

游客们往往把自由女神像、帝国大厦、中央公园、时代广场等视为纽约的象征,但穿梭在人海中的出租车也是纽约靓丽的人文景观之一,是其流动的风景区,在纽约公共文化中别具魅力。任何一部有纽约街头场景的电影或电视剧如果没有出现出租车都是不完整的。在有关城市的戏剧中,出租车司机几乎无所不在,有时作为主角,有时是配角。在出租车的狭小空间内,影片中的司机和乘客演绎着人生百态。早期电影中刚愎的、语速很快的出租车司机往往是恋爱故事的好角色。小说家和诗人们也是如此,都在他们的作品中对出租车司机有所描述,出

租车司机往往和侦探人物联系在一起。在儿童书刊中,出租车司机成为语言技巧能手和城市生活的导游。当然,新闻媒体、电影乃至文学作品中对出租车司机的描述未必客观准确。郝吉思在前言中就开宗明义地指出要防止被这些描述所误导。他评论说,好莱坞有意识地为所有的美国人、包括那些可能从未去过纽约的美国人勾画一种“曼哈顿印象”。在这样的语境中,出租车司机的形象是不全面的,有时甚至是扭曲的,有些作家甚至对出租车司机讽刺挖苦,认为他们野蛮驾车,言辞冷酷。郝吉思认为,这些负面描述只是出租车司机的一个次要层面而已。事实上,出租车司机是最受压抑、最孤独的群体。种族、族裔和宗教等因素其实还是次要的,压抑更多地来自其工作性质。出租车司机每天在美国市内交通最繁忙的这座城市中捱12个小时左右,拥挤不堪的街道,水泄不通的车辆,有时还受到开大卡车的司机的挤兑和新泽西州本地的开车人的刁难,不得不忍气吞声。他们经常要面对很多其他令人难堪的问题,并时刻要提防各种不测:乘客中可能有醉汉、抢劫犯、讨价还价的、精神病,甚至生小孩在车上。例如,在美国历史上动荡的年份,出租车抢劫案从1963年的438宗上升到1979年的3208宗。出租车司机们一次又一次地希望下一个乘客不是从中城到布鲁克林或昆斯区的边缘地带,因为这些地区是中下层居住区,危险系数高。他们希望有正常的小费,希望活着看到半夜街灯。上百年来,出租车司机在美国这个人口密度最高的城市里忍受着孤独,默默地工作,独自穿行在街头,小心翼翼。环境变幻莫测,收入没有保障,没有退休金。在纽约市,几乎没有什么工作比这种工作更危险、更乏味、更孤独,令人精神高度紧张。他们与顾客都是陌生人,短暂接触,可能不会再次碰上。可以说,出租车司机是个很特殊的职业。

那么,这种特殊性除了表现在出租车司机的工作形式上,也表现在其独特的工作性质,与其他行业有很多不同。对此,郝吉思的分析很有道理:出租车司机可能认为他的出租车就是他的店铺,他是一个在轮子上经营小店铺的生意人,与顾客打交道的就是金钱;但与店铺老板

4 出租车！

不同的是,出租车司机很难第二次碰上同一个乘客,他与客户的金钱关系主要在于计程表所显示的里程和时间,加上小费。期待小费进一步限定了司机的阶层属性,也是与店铺老板的主要区别之一。在这个意义上,出租车司机又接近于更广义的服务业工人。独立工作者和服务人员这两种双重属性每一天上百次地在出租车司机身上交替演绎着。尽管出租车司机需要对街道情况了如指掌,但很少有人把他们看成是有技术的行业,人物的个性、而不是驾驶技巧对于出租车司机是非常重要的。在街道上,出租车司机自然而然地把自己看成是特殊形式的老板,但往往很多乘客一进了出租车,就会反客为主,觉得他们有权决定指挥司机开车的方向。因为很多乘客都会开车,也与出租车司机一样知道目的地的走法,他们通常无视司机的存在。

郝吉思指出,开出租车要面临多种矛盾和冲突。姑且不论出租车司机与乘客的关系,在出租车司机队伍内部就有合作或相互竞争,存在阶级差异。出租车司机可以分为两大类。一类是车主兼司机。他们拥有证章和车,是出租车司机中的精英阶层,在社会上则可以看成是中产阶级下层。所谓证章,就是一个小的铅封打在发动机上授权车主运行。这些车主兼司机构成社会团体来推进他们共同的利益,维护他们证章的法律地位,换句话说,是保护他们的既得利益,因为这些证章现在价值数十万美元。这些车主兼司机具有很强的独立性。他们多半排斥或歧视其他司机和租车司机,与他们保持一定的距离,有时甚至破坏出租车司机工会所发起的罢工活动,在罢工期间照常出车,挣黑心钱。另一类是车行司机或租车司机,属于工人阶级的中下层。这些司机往往受雇于某家出租车公司,获取佣金。但很多司机没有稳定的保证,而且几十年里都没有退休金。1979年后,纽约市出台法律容许按天出租,出租车司机成为独立签约人,每天承租出租车,或者签长期租赁合同,但不拥有证章,必须在获得收入之前先支付公司或经纪人一笔钱。这两类司机之间的不同经济利益和社会经验使他们很难产生共同的阶级意

识。只有他们的劳动形式和公众的认定才使我们可以把他们理解为一个单一的阶级。当然,无论是车主兼司机还是车行司机抑或是承租司机,他们都有共同的负担:缺少工作安全感,工作环境不好,需要拼命工作。每天在车水马龙般街道上穿行除了交通安全,还有人身安全问题。而且,出租车司机与其乘客经常发生矛盾冲突。乘客群的定位大致是常数,大部分都来自居住在曼哈顿岛九十六街以南上下班的生意人。

再从出租车司机外部关系看,直接制约出租车司机的有三类人:车行老板,经纪人、市政官员。出租车车行规模从几辆车到几百辆车不等。车行老板通常是冷酷、难缠、无情的生意人。他们熟悉纽约街头生存的技能,他们坚定地反工会,用尽可能少的关爱去榨取更多的利润。近年来又出现专职经纪人与他们为伍共同剥削出租车司机。他们专门经营此类事务,从车主兼司机那里租用证章,再把车租给司机,从中赚取差价。经纪人还组成经纪人公司,统一处理此类事务。至于市政官员,则主要是制定针对出租车司机的某些规则。出租车司机需要联合起来应付这三类人。他们多次设法组成工会,但都为时不长,并且即使组建,所发起的活动也鲜有成功,工会组织的分散的罢工几乎全部是失败的。他们也曾多次组织罢工等非常规手段,抗议政府的相关政策或联合抵制出租车行老板剥削。本书英文原版封面就是 1973 年著名的纽约市出租车司机大罢工的一幅照片。20 世纪 80 年代以后,工会的力量日益式微。

就纽约市政府的政策而言,郝吉思强调,有两个法律影响很大。一个是 1937 年的《哈斯法》(Haas Act),该法将纽约发放出租车证章的限额固定在 13595 个,以限制出租汽车的总量。法律颁布后,出租车管理更加规范,同时也更加严格。由于对发放证章的总量做了限定,在市场需求的带动下,其价格并不断上升。1937 年时,不过 10 美元而已,但 1960 年上涨到约 2 万美元。1990 年代总限额数略有增加,但价格上涨的趋势仍无法遏制,到今天更增长到 25 万美元。随着证章价值提升,拥有一辆出租车成为一个稳定同时又有利可图的企业,得到一辆自己

的出租车成为出租车司机普遍的期望。拥有自己的出租车,可灵活安排自己的时间,工作有保障,退休时也有所依托,终生受益。而且,出租车和证章可以让渡或出租。

另一个影响很大的法律是 1979 年《租车法》(Lease Act)。这个法律对整个出租车行业产生的影响更为深远。该《租车法》允许按日租用出租车,车行主可以将其车出租给司机。一旦租用,所有的收入和开支都是承租司机的。这种方式看上去简单,但对出租车行业影响很大。出租车实行日租制对车行主有好处,因为这种方法保证他们每天的收入是固定的、有保证的。承租人成为独立的签约人,每天为使用车支付租金、汽油、修理费,当然也要承受油价变化的负担。此前承租人每天获取固定的佣金,而且,可以累计公司退休金。此法实施后,几十年形成的集体讨价还价的方式消失了。工会仍然存在,但只是个外壳而已。由于受到高工资的吸引或被管理推动,司机都被迫退出工会以便适应新的体系。这种出租方式也使零星开出租车的人减少了。这个《租车法》的另一个后果是,此后,租车的费用在不断上涨。20 世纪 80 年代每天租金是白天 50 美元,晚间 70 美元,到 90 年代初,增长 20%。结果,在这种新体制下,司机工作时间更长,压力更大,却挣得更少,也意味着没有退休金。同时,租用制也催生了一批经纪人,他们与证章所有者、出租车行共同榨取出租车司机的现金。结果,拥有证章的出租车司机越来越少了,从 1937 年的 42% 到 20 世纪末的 30%。该法令使出租车司机维持在勉强维持温饱水平。在租用制下,占有证章意味着拥有者不必自己驾驶出租车,而是与经纪人一起,保证稳定的收入,甚至本人可以不在这座城市。

相形之下,1979 年《租车法》最重要的影响是出租车司机队伍构成的变化。由于涉及太多不稳定因素,所以很多出租车司机不再把开出租车当作终生职业,而是临时开开而已,作为过渡,这就意味着从事出租车行业的人将经常发生变化,被更新的、更少经验和知识的工人取代,而不像以前那样有一个稳定的司机队伍。结果,本地生人从事出租

车行业的人日益减少,取而代之的是新移民。2004年,高达90%车主兼司机是外国出生的。在纽约,除了传统上的爱尔兰人、俄罗斯人、法国人、中国人和意大利人外,50%的出租车司机来自穆斯林国家如孟加拉、巴基斯坦、埃及、摩洛哥、尼日利亚或来自穆斯林影响很深的印度。开出租车本来是实现美国梦的第一步或入门,或者是这些移民为子女做的奉献,但1979年《租车法》妨碍这些希望的实现,把这些新移民投入到国际“无产阶级”的地位。到20世纪末,这种趋势更加明显了。美国社会趋向于保守,种族化政治和本土主义有所抬头,出租车司机融入美国社会的难度增加了,他们开始调整工作目标:“他们开出租车,是为了不让他们的孩子开出租车。一旦他们的孩子们读完大学,他们干脆就把出租车封存起来”。几乎没有哪一个出租车司机会指望把开出租车作为终生的职业。

郝吉思还注意到,上述变化对司机与乘客的关系也产生了微妙的影响。当年轻的郝吉思当出租车司机时,大多数出租车司机都采用一种办法来摆脱孤独:短暂亲近他们的乘客,与其搭讪。这是一个出租车司机作为哲学家或戏剧演员的时代,或者调侃女人和其他秘密。在出租车内部有限的空间,乘客和司机之间产生短暂的亲密,生活问题,政治观点,生命与爱情哲学,个人问题都很快地在不到十几分钟的行车过程中浮上表面。这种“表演”艺术有两个目的:人际交往、解决孤独和更多的小费。有些出租车司机(大部分是爱尔兰人、犹太人或意大利人)非常精明,有些非常风趣,有些则不讨人喜欢。现在,“9·11”后,一方面种族之间隔阂增加,司机与乘客间各自防范,交流大为减少,另一方面,出租车司机可以随时与世界联系,与后座乘客的交流却变少了。在出租车里可能谈话少了,但出租车司机总能找到某种方式告诉他们故事,通过互联网,书籍或歌声。大多数的驾驶员不再能以肤色拒载。根据郝吉思的经验,今天的出租汽车司机的大部分是沉默的少数,“哲学”时代一去不复返了,笑话也不见了,但仍需要小费。

总之,这是一部值得我们细细品读的专著。此书甫一面世,即受到各界高度关注,就很说明问题。《华尔街日报》的评论是:这部著作是鲜活、博学的社会史,可能是有关出租车司机最佳论著。有郝吉思用社会学的诗一样的语言记载出租车司机的历史,他们是幸运的。《纽约市百科全书》主编、著名的城市史学者肯尼思·杰克逊教授认为,居住在纽约,就必须知道出租车如何使这座大都市区运转起来,这是非常关键的。普利策奖获得者、《1898年前纽约城市史》的作者迈克尔·华莱士这样评论:搭上这辆出租车!它的历史车夫将带着你在城里兜风,回顾戏剧般的事件,展现大量出租车司机的过去与今天(包括大量在银幕上扮演出租车司机的演员)。此后,你对乘坐出租车的感觉以及对纽约市的感受都将不一样了。约翰·霍普金斯大学出版社的评价是:大苹果纽约市的出租车司机在美国民俗文化中占有特殊的地位。《出租车!》对纽约这些最有特色的使者们提供了一个令人痴迷的新视角。应该说,这些评价都是很贴切的。

我们有幸成为此书最早的读者之一,并承担翻译工作。鸣谢、中文版和英文版序言、后记、图片说明等由王旭翻译;第一、二、三章和推荐阅读书目、索引由郭巧华翻译;第四、五章和附录(数据表)由康丽颖翻译;第六、七章由刘敏翻译;全书由王旭校译。

厦门大学美国史研究所

王 旭

2009年10月

目 录

鸣谢.....	1
中文版序言.....	3
序言.....	7
第一章 出租车司机的产生:1907—1920 年	15
第二章 爵士乐时代的出租车司机:1920—1930 年	36
第三章 大萧条时期寻求秩序:1930—1940 年	56
第四章 战时繁荣:1940—1950 年	91
第五章 经典出租车司机的形成:1950—1960 年	120
第六章 组建工会的努力与困境:1960—1980 年	144
第七章 承租司机和无产阶级:1980—2006 年	175
后记.....	209
附录(数据表)	212
注释.....	220
推荐阅读书目.....	250
索引.....	254

鸣 谢

在撰写本书的几年时间里,我欠下了数不清的人情债。首先是肯尼思·科布(Kenneth Cobb)和他在纽约市政档案馆的档案工作人员以及纽约公共图书馆流通部的工作人员,另外还有林肯中心比利·李·罗斯馆藏部,哥伦比亚大学图书馆善本书和手稿部等。

我有幸得到科尔盖特大学一大批学生助理的帮助。其中,斯科特·米尔滕伯格(Scott Miltenberger)把1851至1997年间《纽约时报》刊登的有关出租车的故事编成一个索引。金伯利·哈罗德(Kimberly Harrold)则分析整理出租车司机的回忆录,并编制一个好莱坞关于出租车司机的电影的索引。帮助我完成这本书的其他学生是:纳撒尼尔·尤伦娜(Nathaniel Urena),梅甘·里昂斯(Megan Lyons),蕾贝卡·萨多斯基(Rebecca Sadowsky),南希·恩加(Nancy Ng)。

很多学者为本书提供了有价值的资料信息。他们包括密执安大学的艾伦·沃尔德(Alan M. Wald),费尔菲尔德大学的史蒂夫·巴彻勒(Steve Bachelor)。也感谢北京大学的牛大勇教授和我在北京大学时的其他同事,他们在本书的定稿阶段提供了帮助。尤其重要的是,芝加哥罗约拉大学的蒂莫西·吉尔弗约尔(Timothy Gilfoyle)和纽约市立大学的乔舒亚·弗里曼(Joshua Freeman)拨冗认真审读整个书稿并提出非常有价值的建议,从这些建议中我获益匪浅。如果我没有吸取他们的忠告,那么所有的瑕疵都是我的而不是他们的问题。别具特色的《出租车》作者比尤·马修(Biju Mathew)对于出租行业工人联盟提出很多好的见解,并向我讲述了很多他熟悉的出租车朋友的故事。纽约大学的卡尔·普林斯(Carl Prince)多年耐心地等待我的许诺兑现,我