

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，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禔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渗井相连通，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，纷纷涌向了朝思暮想的京城，想在这里“鱼跃龙门”金榜题名。可到了京城最先看到的却是大街之上一堆堆散发着臭气的污泥和漾着臭水的暗沟，这真不是个好的兆头，举子们一个个锁眉掩鼻，疾走而过。“臭沟开，举子来”就成为了北京城流传下来的一条民谚。到了清代末期，这种情况就更加严重了。由于社会动荡，北京城的暗沟年久失修，淤泥堵塞，再加上路上车碾压踏，许多地方的暗沟盖板破损，从而使得全城的地下排水暗沟几乎全部毁坏了。而城外的护城河也因为多年没有疏浚了。泥沙越积越多，使得河道越来越窄，而河底则越来越高。昔日里绿柳成荫，河中舟船往来的景象见不到了，雨水为之不泄，道路被雨水冲坏，而道路的毁坏又使雨水滞留，这种情况一直持续到了清朝实行所谓的“新政”之前。

城里的道路如此之糟，那么城外的道路又如何呢？当时的城外道路只有几条是石砌路面，例如从朝阳门到通州的道路是石头铺的路面，因为这是京城粮食的主要运输线，西直门到万寿山是石路，因为咸丰之前的几代皇帝经常要到圆明

园去居住，后来的慈禧太后也经常去颐和园，路面当然要修得好一些。从广安门到宛平城也是石路，这是因为自从雍正皇帝埋葬在河北易县的清西陵之后，乾隆之后的历代皇帝都要按期前去拜谒皇陵，因而形成了“京易御道”，而这条路正是“京易御道”的起始路段。以上是官方在郊区所修筑的几条“官马大道”。京西门头沟盛产煤炭，以供北京城皇室及城市人民的需用。清代，煤炭已成为北京城市人民生活的必需品，据《大清会典》载：“京城炊爨，均赖西山之煤。”康熙三十二年曾奉旨拨款着户、工二部整修从门头沟到北京的运煤大道，以益于众。但这却是一条土路，由于运输量大，运煤的大车、牲口日夜不断，使路面上碾出了两条深深的道沟，整条路面坑洼不平，煤灰遍地。

在郊区，由于民间生产运输以及军事上的需要，由民间集资，自行修筑了数条大路，其中具有代表性的是门头沟区的“玉河大道”。这条道路东起圈门，与康熙年间官方修筑的运煤大道相接，向西上山越岭，一直向西延伸，使西部深山区的煤炭能够外运。从老虎窑上山至山顶的峰口庵关城的一段路面宽约 6 尺，完全是用石块铺砌的，因为坡度较大，为了防止路面石块下滑，而每隔一两米就栽一行立石，路边上也栽有立石作为路涯子，这段古道至今保持基本完好。峰口庵关城附近现存有清代的修路碑，记述了当年沿路村庄、店铺集资修路的情况。这条民间修筑的道路在当时的运输是十分繁忙的，往来驮运煤炭的牲口日夜不断。在峰口庵关城西北 200 米处，有一段从山上开凿出来的石质路面，宽约 1.5 米，长约 20 米，上面存留有上百个因牲口的铁蹄践踏而形成的“蹄窝”，深达十几厘米，蔚为壮观。

为了改善道路路面的质量，方便交通运输和人们出行，人

们想了许多办法来改善老北京街道上“晴天能卧驴，雨天能养鱼”的土质路面。在此之前，人们曾用冶炼过的炭渣铺路，后来又用砖块铺路，但都因为投资巨大而未能普及。后来，人们又采用石板铺路，虽然石头是廉价的，中国的采石技术古已有之，但北京城地处北方平原，石料缺乏，从而石板路很少，从元朝到清朝末期，作为几朝京城的北京城仅修建了八条石板路，而绝大多数的道路则还是传统的土路。被改建成石板路的都是皇帝出行时所走的“御道”，所以又称之为石辇路。铺石板路耗资巨大，在老北京曾流传着这样一句俗语，叫作“一尺道路五两三”，这句话丝毫没有夸张，而是真实地反映了清代北京道路建设所用经费的情况。那是在雍正初年，朝廷对从广安门到宛平城的道路进行改造。这条道路是当时北京最重要的一条道路，举子进京考试，外省官员进京述职，外国使臣进京朝贡，南方商贾进京贸易大多要走这条路，特别是雍正皇帝决定在河北省（当时称为直隶）易县修建皇陵，这条路就成为了“京易御道”的开端，因而朝廷拨出巨资对道路进行整修。整修时将原来狭窄的路面拓宽到了二丈（约合 6.6 米）把原来坑洼不平的土路整平加高，路面用石块砌筑，仅从广安门到小井村长 1500 丈的路段就花费了白银八万两，平均每修一尺长的道路就要花去白银五两三钱三分。

从前门到永定门的路段也是石板路，前门是内城的正门，永定门是外城的正门，都在北京城的中轴线上，皇帝出京要走这条路，去天坛祭天，去先农坛祭神等也都要走这条路，原有的土路很不适应，因而被改成了石板路，这也是北京城里最长的一条石板路。据《燕都琐记》载，“从正阳门外天桥（从正阳门到天桥是明代铺的石道）至永定门甬道，雍正七年（1729 年）奉旨修垫，始一律用石铺墁。”

圆明园是清代所建的一座最大的皇家御苑，从乾隆到咸丰的几代皇帝曾长期在圆明园居住，处理政务，在此之前康熙皇帝也曾长住在西郊的畅春园，因而从西直门到圆明园长达 20 里的道路就成为了皇帝经常要走的一条御道，故此这条路也被修成了石板路。乾隆二十八年（1763 年）在圆明园内“自南而北，治石道（前湖东岸亦有石道。”后来又从圆明园自北到青龙桥也修了一条石道。

从北京到通州的道路虽然不是御道，但也被修成了石路，这是当时惟一条不是御道的石路，为什么呢？京城当时所用粮食大部分要从南方漕运而来，原来可以顺水路一直运进京城，清代时，由于河道淤塞，加上通惠河水量不足，漕运只能到通州，粮食在通州码头卸船以后，再用车辆运进京城，因而这条路上的运输十分繁忙，为了保证粮食运输，故而在清代改建成了石板路。

在郊区也有石板路，是通往一些大型寺庙的“香道”。例如从大灰厂到戒台寺、从苛萝坨到戒台寺、从苛萝坨到潭柘寺以及妙峰山香道等；都有几段石板路。但这些石道都不是官府出资修建的，而是虔诚的香客们以及沿途的村庄捐资修建的，有钱的出钱，无钱的出力。修建香道的目的是为朝山进香的香客们提供交通上的方便，也表示了百姓自己对神佛的虔诚。

在清代末期，北京除了有少数几条石砌道路以外，无论城内城外，大部分都是坑洼不平的土路，在如此原始的道路上，北京的主要交通工具又是什么呢？运输形式又是怎样的呢？19 世纪中叶，正是西方资本主义飞速发展的时期，工业革命促进了科学技术的发展，科学技术又反作用于工业、交通运输业的发展，因而当时西方先进的资本主义国家出现了

各种先进的交通运输工具和代步工具，自行车、汽车、火车的产生和广泛使用，已经逐步成为了世界交通运输的主导潮流。而当时的中国却仍然使用着极其原始的人力和畜力的运输工具，慢腾腾地在千百年来先人所走过的凹凸不平、坎坷泥泞的石路、土路上一步一步地行进着。

二、人背肩扛，苦力脚行

“千里之行始于足下”在交通工具出现以前，人们出行全靠两条腿。随着社会的发展，虽然逐渐出现了各种交通工具，但步行仍然是最普遍的交通方式。“孟姜女千里寻夫”、“林冲发配沧州”，即使是再远的路途，也主要依靠步行。步行方便、随意，对道路条件要求低，可以跋山涉水，可以不避雨雪风沙，并且费用少，但其最大的缺点就是速度慢。即使早行晚宿，一天最多也只能走百十里路。神话小说中，会法术的仙人所用的“缩地法”，《水浒传》中梁山好汉神行太保戴宗在腿上绑上四个“甲马”便可疾走如飞，日行数百里，这些都反映出了老百姓对加快步行速度的渴望。步行的另一个不可克服的缺点是费力，并且不便于负重。

过去人们出行携带物品的方式，主要是靠手提肩扛，当年唐代名僧玄奘去西天（印度）取经时，就是身背一个竹箱笼，装载佛经。如果东西多、份量重，就无法携带了，因而社会上就出现了一种行业，叫作脚行，专门从事物品的运送工作。

早年在北京有一种人力搬运的行业，俗称“窝脖儿”是脚行中的一种，主要从事搬运比较贵重和怕磕碰，易碎的物品。例如老北京人家的女儿出嫁，按照习俗是要陪送桌子上

摆的全套用品，其中包括掸瓶、帽镜、尊罐、帽筒、花瓶、玻璃盆景、坐钟等，这些大多是瓷器和玻璃制品，体形大又怕磕碰，运送时最保险的方式就是雇佣“窝脖儿”。

“窝脖儿”是人力搬运夫中的一种，有组织，有技术。一般十几个人为一伙儿，由脚行头儿承揽业务，主要从事运送嫁妆、大宅门儿搬家、古玩玉器店运货等项劳务。这种运输所用的工具十分简单，一块一米见方的木板，一根木条和一条软绳子即可。运输的方法是把承运的物品码放在木板上，用软绳子捆好，再由旁人帮助用木条把货物抬放到搬运人的肩颈上，搬运人用手扶住货物，将头偏向一侧或低着头，在运送过程中不能停歇、不能抬头，只能垂颈俯视道路，因而称为“窝脖儿”。这种脚夫一般的都要个头高大、脚步稳健、身体灵活、轻快，并且身强力壮，一次扛运的东西有时重量可达百斤左右，并且全靠脖颈来支撑。路途短的一二里地，路途长的有时达十几里，如此繁重的体力劳动一般的人是承受不了的。“窝脖儿”搬运东西是有一定技术性的。首先他们要把所要搬运的东西计划好，什么东西应该垫底，什么东西放在上边，哪些东西应该放进箱子里，长东西怎



么放，高的东西怎么摆，都要作出适当的安排，总体原则是安全和缩小体积，然后自己动手把东西捆好。把东西架到脖颈上之后，从此时起就不能够抬头了，直到卸下时为止。老练的行家在运送货物时，一般是只用一只手扶着托板，另一只手叉着腰，作为支撑，以减轻脖颈的痛苦。东西少份量轻时，则是一只手扶着托板，另一只手前后摆动，显示出一种精气神儿来。他们穿行于闹市的车马人流之中，一路疾行快走，物品还不能有任何磕碰损伤，这可真是一种技术。只有把东西运到了地方，经货主检查毫无损伤后，他们才能挣到工钱。由于“窝脖儿”所搬运的一般都是比较贵重的东西，如果被磕碰损坏，那么脚行头儿就是倾家荡产也赔不起，因而这种脚行头儿在招收搬运夫时都要进行严格的考试，其方法是在托板上放一碗凉水，扛在肩上，在胡同里跑上一个来回，约有一里地远，水不能洒，这才算合格。另外在脚行里也有分工，一般的新手儿搬运箱子、衣物、被褥、书籍等耐磕碰而又沉重的货物，只有那些有经验的老手儿才可以搬运瓷器、玉器、古玩、玻璃器皿等娇贵的东西。这种搬运工作具有一定的风险性，但脚钱较高。对于雇主来说，他们可以省去雇车等费用，并且安全性能好，因而也比较合算，所以不少的人家都乐于雇用“窝脖儿”，这个行业倒也曾红火过一段儿。脚行头儿领取了脚钱后，按照一定的方式分给众人，除脚行扣除的一部分钱以外，一般走在最前面开路的人挣得比较多，搬运贵重物品的挣得比较多，而搬运沉重而又耐磕碰货物的人挣得较少，不过这些人干过一段时间，有了一定的搬运经验之后，是可以“升级”的，即升为搬运贵重物品的人，这样挣的钱也就多了一些。

“窝脖儿”的劳动繁重而又艰苦，并且对身体有很大的损

伤，有一些长年从事这项工作的人甚至身体变了形。例如有的人脖颈后面承重的地方磨出了茧子，并且渐渐隆起，成了一个肉疙瘩，还有的颈椎骨变了形，头抬不起来了，而成为了“歪脖子”。

“窝脖儿”这个行业在清末至民国初期最为红火，北京的街道上胡同里经常可以见到一队队的“窝脖儿”鱼贯而行，到本世纪 30 年代，洋车、排子车、三轮车、汽车等较为先进的交通工具增多以后才逐步减少，乃至全部消亡。

“窝脖儿”这个行当，已经绝迹近 50 年了，50 岁往里的老北京，根本就不知道“窝脖儿”是怎么个行当。远在七八十年前，外国人称赞中国手工业的三绝之一就有“窝脖儿”，另外两绝为“抬扛”和“搭脚手架”。“窝脖儿”这个词是谁叫起来的，没法考证，这两个字实在太形象了，说白了就是窝着脖子扛东西，属于特殊的搬运工种，也是老北京街巷风情最大特色之一。《北京明清风物百图》中，就有“窝脖图”。窝脖儿的在老北京人的心目中，信誉是十分高的，因为“窝脖儿”的有以下三大特点：一是稳，所扛物品，一上脖子，至交活地点之前，磕碰完全负责，而光赔钱还不行，还得赔不是；二是准，“窝脖儿”交活准确无误。地点、时间都交待给他，甚至是几时几分，准是提前不落后；三是信，把东西交给窝脖儿的，人们信得过，只要讲好价钱，送到付钱，绝无丢失。

脚行中的另一个门类是“扛大个儿的”。这是一种重体力劳动，主要从事短途运输搬运笨重的货物，在车站、码头、仓库等处搬运装满粮食的麻袋，以及食盐、煤炭、木箱等物。“扛大个儿的”不但要有力气，而且还要有技术。50 斤一袋的“洋面”，一次要扛四袋，虽然在肩上码起来有一米高，但我们可以不用手扶，一只手叉腰，一只手前后摆动，疾走如飞，

面袋也不会掉下来。有时装粮进仓，要就地卸货，为了加快速度，并且省些力气，他们则运用一种特殊的技术，其方法是在扛起麻袋之前，先把麻袋口打开一点儿，然后一手抓紧袋口，将麻袋扛起。到达指定位置后，将抓住麻袋口的手松开，另一只手将缝包绳抽出，这样麻袋口就完全打开了，这时再把麻袋向前一甩，两只手迅速地抓住麻袋后面的两个角，此刻麻袋就倒空了，然后把空麻袋往肩上一搭，再去扛第二趟。每个麻袋的重量一般都在 200 斤左右，脚夫们扛着麻袋，有时还要走一尺宽，丈余长的跳板，要一路小跑，上跳板后，借助跳板的上下颤动的频率，调整好自己的步子，这样才不会从跳板上掉下去。

北京地区最普遍的负重方式就是挑担子。小商小贩和手艺人一般都是挑着担子，走街串巷，卖青菜的、卖花儿的、卖劈柴的、卖木炭的，把担子往街口一搁，同买主成交之后，还送货到家。卖豆腐脑、卖油条、卖百货的、剃头的，也有很多是挑着担子走街串巷的。

有一种专门从事挑担子进行长途人力货运的，叫作“挑夫”。他们工具简单，一条扁担，两条绳子即可，也不需要什么技术，有力气就行。挑夫一般是把绳子挽成一团，拴在扁担的一头儿，把扁担靠在人力市的墙上，坐等雇主。挑夫可以挑口袋、行李、箱子等物品，一般重量在 100 斤左右，一天可以走 60 多里路。在封建社会里，参加科举考试的举人、秀才一般都雇用挑夫，一头是行李，一头是书箱。城里人清明节到郊外去扫墓要雇人挑香烛纸码和供品；春游踏青，重阳节登高赏景要雇人挑酒肉饭菜。挑夫最主要的工作是受雇于商人，从事长途货运。这些商人一般是贩运药材、绸缎、器皿等货物的，货物不多，重量也不太大，但都比较值钱，因

而雇一名挑夫与自己同行，最为合算，也比较安全。另外在解放前，一些装备较差的军队往往也雇用挑夫，搬运辎重。不过国民党军队一般的是“抓夫”，一分钱都不给，还任意打骂民夫。在解放战争期间，解放区的老百姓自愿地组成了支前运输队，为人民军队运送弹药和给养，支援解放战争，为了全中国的解放发挥了不可替代的巨大作用。

用扁担挑运，一直延续到本世纪五十年代末。建筑工人运输砖、瓦、灰、砂等物，登高踩空上脚手架，一般都是靠扁担挑，劳动强度相当大。但当时正是热火朝天地建设社会主义新中国时期，工人们的生产热情十分高涨，他们还编了个顺口溜：“一条扁担五尺长，肩挑高楼和厂房；小扁担、颤悠悠，挑起工厂和大楼”。直到了1958年通过技术革新，建筑工人才撂下了扁担，由手推车和机械运输工具所代替。

在农村有一种挑筐，主要用于运送蔬菜、

