

## 图书在版编目(CIP)数据

当代北京公共交通史话/刘牧著. —北京: 当代中国出版社,  
2007. 9

(当代北京社会生活史话丛书)

ISBN 978-7-80170-626-3

I. 当… II. 刘… III. 城市运输: 公共运输—交通运输史—  
北京市—现代 IV. K875.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 141092 号

本书图片为本书作者提供, 因时间仓促, 不能完全确定摄影者姓名, 故未署名, 特向摄影者致歉; 并请相应著作权人见到本书后, 与当代北京编辑部联系, 以便支付稿酬及再版时准确署名。联系电话: 010—64872595

出版人 周五一  
责任编辑 陈德仁  
责任校对 王小芸  
装帧设计 北京雅顿纵横广告有限公司  
出版发行 当代中国出版社  
地 址 北京市地安门西大街旌勇里 8 号  
网 址 <http://www.ddzg.net> 邮箱: [ddzgcbs@sina.com](mailto:ddzgcbs@sina.com)  
邮政编码 100009  
编辑部 (010)66572152 66572154 66572155  
市场部 (010)66572157 66572281 66111785  
印 刷 北京振兴华印刷厂  
开 本 640×960 毫米 1/16  
印 张 15.5 印张 2 插页 207 千字  
版 次 2008 年 1 月第 1 版  
印 次 2008 年 1 月第 1 次印刷  
定 价 26.00 元

---

版权所有, 翻版必究; 如有印装质量问题, 请与出版部联系 (010)66572159

## 《当代北京丛书》编委会

顾 问：陶西平 宋贵伦 张文启

主 任：陶一凡

副 主 任：陶信成 张妙弟

编 委：（以姓氏笔画为序）

曲 仲 刘牧雨 辛国安 许 方 朱明德

陈之昌 周五一 张兆民 张妙弟 陶一凡

陶信成

执行编辑：许 方 关丽娟

## 《当代北京丛书·社会生活史话》编辑部

主 编：陶一凡

副 主 编：陶信成

编 委：（以姓氏笔画为序）

王 岗 许 方 关丽娟 杨良志 李淑敏

陈德仁 金 汕 陶一凡 陶信成

## 序

1949年，北平和平解放，新中国定都北京，于今已近60年了。六十年，一个甲子，共和国的人民、北京市的人民，在创造自己新生活的过程中，亲历了多少成功的喜悦、顺利的舒畅，以及挫折的伤心和迷惘。然而，我们都已走过来了，我们毕竟取得了巨大的成绩和进步！我们的人民在党和政府的领导下，付出了辛勤的劳动，才会有今天的收获。我们抚今忆昔，怎不激动和感奋！

当代北京编辑部用几年的时间，策划、编辑了这套《当代北京社会生活史话》丛书。这套丛书属于当代北京编辑部组织编写的《当代北京丛书》中的史话系列，它的目的是记录和宣传北京在新中国成立后，与老百姓密切相关的社会生活各方面的变化、发展和进步，尤其是改革开放以来取得的巨大成绩；以群众喜闻乐见的形式，普及当代北京史的研究成果，帮助大家了解时代的进步、社会的发展、人民生活水平的提高和思想观念的变化，同时，为迎接2008年奥运会和中华人民共和国成立60周年，向世人展示当代北京的成就和风貌。这是一件很有意义的事情。

历史是需要用文字、图片等记录下来的。记录的方式很多，党史、国史、地方志以及纪实文学等等都是。这套史话丛书，则是既体现“史”的宗旨，即以真实的史料为依据，注重完整性、科学性、知识性，纵向脉络清晰，横向展现充分；又具有“话”的特点，即力求

叙述的通俗生动和议论的简洁明了，使老百姓愿意读、喜欢读。这个努力是否取得了一定的成功，这就需要请读者来做出评判了。

我想，我们是否可以说，历史至少是人民群众参与创造的。人民群众参与创造了历史，自然也有权了解历史。从这个意义来说，当代北京编辑部的这套丛书是这样一个尝试，即帮助人民群众了解历史，或者具体说主要是帮助有一定文字阅读能力的老百姓了解当代北京的历史。我认为，这是一个好的尝试。

是为序。

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name '陶铸' (Tao Zhong), written in a cursive style.



# CONTENTS

## 目录

### 第一章 驴车、人力车、有轨电车（1949年以前） / 1

从畜力、人力到电力牵引，步行者时代得以终结。

#### 一、“站口儿”和“跑趟子” / 3

清朝时期的北京，驴车和骡车开始带有了公共交通色彩，并逐步演变成商业化的公共交通客运营业工具。

#### 二、旧社会的“骆驼祥子” / 4

清朝末年至民国初年，人力车是北京的主要交通工具，现代出租汽车的运营规则就是从那时承袭下来的。

#### 三、“公共马车”进京 / 9

“公共马车”由西方传入北京，它为现代公共交通奠定了最基本的运营规则。

#### 四、北京城内的“当当车” / 12

有轨电车在创办之初充满了艰辛与坎坷。人力车夫卧轨阻止电车通行。军队、警察、宪兵维持运营秩序。

#### 五、萧条后的衰败 / 25

国家内忧外辱，民不聊生，企业经营举步维艰，终于破产倒闭。





## 第二章 从修车到造车（1949年—1956年） / 29

北乎和平解放，迅速恢复秩序是当务之急，市政府决定发展生产，把北京从消费城市建设成为生产城市。

### 一、修旧车解燃眉之急 / 31

为满足城市建设需要，要迅速修复解放前遗留下来的旧有轨电车和公共汽车，电车公司开展了“百辆车运动”，汽车公司开展了“死车复活运动”。国民党特务实施了“纵火案”。

### 二、南京的“大道奇”进京 / 48

南京公交车进入北京，支援北京公交。石油短缺，公共汽车以煤为燃料，车后装上了煤气炉。

### 三、从国外买车增加运力 / 53

建国之初，我国不能自行生产汽车，只得从最先同我国建交的匈牙利、捷克斯洛伐克等国进口。为应急，卡车未作任何改装，就上线跑起了运营，乘客要从铁梯爬上爬下。

### 四、造新车走强身之路 / 56

有轨电车的主要配件没有来源，电车工人下决心自己造车。司机由站着驾驶改为坐着驾驶，机车加拖车，可运送乘客上百人。

### 五、英姿飒爽的女售票员 / 58

解放前，从来就没有女售票员。第一次上车的女售票员在众目睽睽之下，不免心里有些紧张。有些男学生专坐女售票员的车。

### 六、由调度“调派”的出租汽车 / 61

乘客租车，可打电话要车，也可到站点要车，调度人员根据乘客要求和去向

调派车辆。出租汽车空驶返回，收费按段计价。

### 第三章 实现国产化（1957年—1966年） / 65

解放牌汽车的制造，为无轨电车和公共汽车的研制、生产创造了条件，并从单机车向铰接车生产迈进。

#### 一、无轨电车驶上街头 / 67

北京市市长在北京坐了好几天的公共汽车后，决定生产无轨电车。汽车研究所帮助设计，国内兄弟单位支援组装。阜成门至朝阳门作为第一条无轨电车线路，道路展宽、调直、改建，工程相当浩大。

#### 二、有轨电车悄然隐退 / 83

为改变北京都市面貌，有轨电车的轨道、线网被拆除，由无轨电车和公共汽车取而代之。有轨电车在北京存在了42年，对北京市民的生活和城市文化影响至深。

#### 三、顶置“气包”的公共汽车 / 88

解放牌公共汽车驶上了长安街。苏联断绝给中国的石油供应，公共汽车面临着停驶的处境。以煤气代燃试验的成功，使其渡过了汽油严重紧缺的难关。

#### 四、总理乘坐公交车 / 96

周恩来总理乘坐有轨电车和公共汽车，与车上的乘客热情交谈。总理与普通乘客一样，按照乘车规定上下车。公交职工备受鼓舞，把服务工作推向了高潮。

### 第四章 地铁的修建（1967年—1984年） / 99

修建北京地铁的动议最初萌生于20世纪50年代，修建地铁与战备预防紧密结合，受到了党和国家的高度重视。





## 一、地铁筹划起波折 / 101

在苏联专家的帮助下，制定了地铁建设的初步方案。在综合考虑技术及资金条件后，提出了“浅埋加防护”的建议。

## 二、军队挂帅地铁开工 / 106

世界局势风云变幻，准备打仗摆在眼前。从战备考虑，北京的地铁一定要修建，而且必须马上建。地铁的战备防御功能高于交通运输功能。中央决定北京军区牵头地铁建设。毛泽东对地铁规划方案做了批示。

## 三、地铁一期建成 / 111

地铁一期工程在建国二十年大庆前建成通车，周恩来及其他国家领导人都先坐为快。

## 四、珍贵的地铁参观票 / 115

地铁一期投入试运，凭单位介绍信才能购票。能买到一张地铁参观票是件非常值得骄傲的事情。

## 五、地铁二期建成 / 118

地铁二期的施工队伍被整编为军队，“工改兵”的意图是集中力量搞建设，摆脱其他因素的干扰。邓小平视察了地铁二期工程。

## 六、地铁与北京城 / 124

地铁线路沿内城城墙走向，主要是避免大量拆房和施工中不妨碍正常交通。施工中拆除了部分城墙和城楼。因有周恩来的指示，正阳门城楼和箭楼、古观象台得以保留。

## 七、“大通道”一车光 / 134

公交职工用解放牌发动机和底盘制造出了一系列不同型号的汽油公交车，加

快了向大型化发展的进程。与此同时研制柴油车，其中多拉快跑，皮实耐用的“黄河通道”成为北京主要线路的重要运力。

## 第五章 告别“乘车难”（1985年—1996年） / 141

市场经济体制的建立，发展壮大多种经济成分，大规模配置了运营车辆，配套设施及场站建设加快；地铁环线、一线独立运营；出租汽车规模形成。

### 一、贴近百姓的“面的” / 143

市场经济最先根植于出租汽车领域，经营单位和从业人员以超常的速度递增，出租汽车即要即有。“面的”上路，给京城百姓带来了方便。长期困扰北京的“租车难”得到彻底解决。

### 二、经营品种增加 / 153

公共交通突破传统的经营模式，开辟了小公共汽车线路、旅游专线，双层车上路运营，远郊区县实现了“公汽化”，延长市内公共电汽车的营运时间，候车棚、公共汽车车身张贴广告，推出了无人售票车。

### 三、开往春天的“地铁” / 167

地铁从单一的战备服务转向以运营生产为主，以安全运营为中心，提高两个效益的轨道上来。地铁一线、环线独立运行。为实现地铁规划，开始引进外资。

## 第六章 驶入快车道（1997年—2006年） / 173

公共交通发展提升到了观念创新的境界。“公交优先”就是百姓优先。环保、健康融入了换代的公交车。现代化的城市公共交通目标是高效、安全、环保、舒适和文明。

### 一、“公交优先” / 175

优先发展公共交通列入了市政府的重点工作和为方便群众生活拟办的重要实





事。从开辟公交车道，到大容量快速公交，再到设施用地、投资安排、路权分配、财税扶持等方面的处处优先。

## 二、“绿色公交” / 193

使用清洁燃料汽，采用高新技术成果的公交车，给人焕然一新的感觉，舒适度提高的同时体现了人文关怀的理念。“面的”被送进了炼钢炉。

## 三、贯通的“地下长龙” / 203

采用“暗挖”施工，不用开膛破肚，神州第一街下面的地铁，在共和国五十周年诞辰之际全线贯通，地铁一号线按规划实现。

## 四、高架的通途 / 210

在向新世纪迈进的同时，北京驶上了轨道交通建设的快车道。从轨道交通确定线路的时刻起，周边房地产价格就迅速攀升，并因轨道交通的开通而热销。

## 五、多彩的出租车 / 221

从黄“面的”、红夏利，到双色出租汽车，北京的街头增添了时尚气息，京城更加靓丽、多彩。

## 六、“一卡通京城” / 226

“一卡通”作为乘坐公交一种新的付费方式，取代了使用了数十年的纸质月票。公交月票带给市民的优惠在“一卡通”上仍有体现。推行使用“一卡通”好处多多。

## 七、动脉贯南北 / 233

北京已有一条横贯东西的地铁1号线，还需要一条纵穿南北的线路与之衔接。由于5号线的开通，极大地改善了周边区域的交通状况。



## 第一章

### 驴车、人力车、有轨电车 (1949年以前)



## 晚

清以后，随着国门的打开，西方殖民势力的入侵，带动了中  
国半殖民地化城市的发展。租界的设立，铁路的修筑，贸易的发展，  
服务行业的兴起，近代商品经济的勃兴，大大改变了北京传统的城市  
形象，工商经济社会的雏形在清末渐趋形成。

清王朝最后十年和民国前二十年是北京从千年帝国古都向近代化  
大都市转型的重要时期。在短短的三十年时间里，维护皇权统治的古  
老的城市建设思想受到近代西方城市建设理念的冲击，由封闭逐步走  
向开放。市政府先后颁布了一系列保护、奖励近代工商业发展的政策  
法令，并相应地采取了一些经济措施，倡导、支持民间资本投资设  
厂、办矿、开银行。

以中华民国为历史标志的 20 世纪上半叶，是一段北京社会生活  
各方面动荡和变化剧烈、动人心魄的时期，新制与旧统共存，建设与  
破坏同行，革命与反动互激，内忧与外患交迫，城市经济和社会生活  
的各个方面，无不酝酿着重大的变化与革新。

19 世纪末，以人力和畜力为动力的交通工具在北京城中占有绝对  
的统治地位，有钱有势的人家拥有私人轿子和畜力拉的轿车，大多数  
市民出行全靠步行。20 世纪初，西方公共交通工具被引入北京，最先  
进入的是公共马车，主要供外国人、官员和富裕人家所享用。此后，  
日本的人力车成为最受欢迎的公共交通工具。

随着京师民族资本企业的兴起，北洋政府决定兴办有轨电车，但是有轨电车的发展始终面临着诸多矛盾与困难。为弥补电车运力的不足及行驶地域的限制，北平市政府创办了公共汽车。饱受日本侵略和三年内战的创伤，公共交通运营秩序混乱，亏损严重，基本处于瘫痪状态。

### 一、“站口儿”和“跑趟子”

清朝时期的北京，驴车和骡车开始带有了公共交通的色彩，逐步演变成商业化的公共交通客运营业工具。

驴车有自用和营业之分。营业性驴车用以拉送乘客，有“站口儿”和“跑趟子”两种。“站口儿”是在一定的地点等候乘客，或送一程，或包车来回。“跑趟子”即赶着驴车沿着一定的路线来回往返



崇文门城楼前的驴车





拉客。天桥到永定门，东四到朝阳门，西直门到海淀等路段，都有跑趟子车。跑趟子车由某地到某地，是有定价的，因驴车比较简陋，所以定价一般不高。乘坐驴车的乘客，早到的可以坐在车的前辕处，相对舒服一点；后来的便盘腿而坐，时间长了免不了腰酸腿痛；最后上车的只能坐在车尾，可能随时被颠簸下来。民国以后，这种驴车逐渐绝迹。

骡车装饰比驴车要讲究很多，因其形似轿，故又称骡车为“轿车”。骡车所用的骡子，大多来自陕西，故称“西口骡”，以颈长、胸宽、腰瘦、胫细者为优。驾车的骡子需经专门训练方能将车拉得平稳。驾车者称“车把式”，既会调教骡子，也会装饰车子。车把式的驾车技术很是高超，能在街窄人稠之地，使车从容行进。在最繁华的大栅栏，路宽仅容两车击毂而过，车把式既能避人，又能避车，绝少事故。“站口儿”的骡车在固定地点等待乘客。最初的骡车经营者多为自己驾车，待收入渐丰，便雇人执鞭代驾。由于骡车的车轱辘是木制的又外镶铁箍，民国以后柏油路多了，硬轮车不让上马路，骡车便越来越少了。

## 二、旧社会的“骆驼祥子”

1869年，居住在日本的美国传教士强纳森·斯科比发明了人力车，最初仅是他个人使用，但很快便开始在当地流传，成为日本大城市的重要交通工具。

1886年，北京街头出现了人力车。北京第一辆人力车，是日本人送给慈禧太后的御用车，现陈列在颐和园内。这辆车出现不久，便有人仿造，因车轱辘是用铁皮做成的，故称“铁皮车”，所以清末北京街头多见铁皮车。

因人力车是从日本传进来的，所以也叫“东洋车”，后来将方位

词“东”字省略了，称为“洋车”。所谓“洋车”，是人们对任何一种舶来品，都冠以“洋”字之故。人力车夫被称为“拉洋车的”。也有人管人力车叫“黄包车”，这是因为在上海，人力车一律被漆成黄颜色而得此名。

1900年以后，人力车的铁皮轱辘被换成了用硬橡胶皮做成的胶轮，人力车就又有了一个称号“胶皮车”。后来，胶轮又换成了充气轮胎，车夫拉着轻快多了，乘客坐着也舒服多了。老北京有句俗话儿叫做“美得你屁颠儿屁颠儿的”，说的就是坐在人力车上的那种感觉。

早期的人力车外形比较简单，就是在一对车轮上安装能够坐人的车厢，车厢前设置了两根基本平行的车把，车把顶端装有一横杠，将两个车把连接起来。停车靠的是溜槽式脚踏板下的短腿着地。

人力车的车厢是木制的，最初为方形，后来改为半圆形，黑色、棕色、黄色的都有。车厢上装有带支架能折合的“水笼布”（帆布）车篷子，为的是遮阳挡雨，寒冷的冬季则改换为棉篷。车厢的正面随季节变换或用单布或用棉的车帘遮挡。车厢内有棉布制的坐垫和靠垫，脚垫则是用深色的毡子或是织花小地毯。

人力车的车把是两根直杆，多用榆木或槐木制成，上有手捏发声的喇叭或车铃。车上还有由乘车者踩踏的脚铃。此外，车的左右各有六棱形白铜玻璃灯一盏，有的烧煤油，俗称“洋油”，有的烧电石，俗称“嘎斯灯”。车厢后背还有供推车用的手握的把手，车的后方安有三角支子，以防车厢翘起。在车的一些部位上还镶嵌有增加美感和牢固程度的“铜活儿”。

人力车除车把、车厢、车篷外，车轴、车铃、车弓子、车带等几乎都是从国外传来的“洋玩艺儿”，必须在工厂用“洋机器”制造。虎坊桥的“西福星”、崇文门外上三条的“东福星”、东华门大街的“懋顺”、西四的“华馨”，还有“起顺”、“双和顺”、“悦来”等字号都是制造人力车较有名的造车厂。说是造车厂，其实就是由木匠、铁匠组成的攒车作坊。清朝末年，买一辆车要四十多两银子，到了民





20 世纪初的人力车

国二十年前后，西交民巷有了卖充气车轮的“起顺车行”，销售英国“登路普”（译音）轮胎，又称“老头带”，上百块大洋能买一辆车。

有钱的人成批购置人力车开起了租车行，靠出租车子赚钱。北京街头大部分人力车都是租车行的。规模较大的租车行有朝阳门大街的“马六”租车行、“繁华”租车行，崇文门外上头条的“五福堂”租车行等，都拥有一二百辆人力车。一些小租车行仅有二三十辆或一二十辆车。

民国时期，管理人力车的是北平市公用局，对人力车车主的基本情况、制造厂商、车身外形、颜色及车辆使用性质（自用还是营业）等情况进行造册登记，检验车辆应具设备，合格后在车内打上钢印，发给验车证、行车执照和号牌，所有手续齐全后，就可以上路拉客运营了。拉人力车的车夫须穿印有号码的“坎肩儿”，号码与车辆号码相同。

拉人力车的车夫，属于当时社会下层的穷苦力，既有十几、二十来岁的年轻人，也有年过四十的中年人，其中很多是城市里的失业者，或是流落到城市的祈望能混口饭吃的农民。他们当中很少有人能自己买得起车，所以大部分人都是从开租车行的老板那里租车，按天儿交“车份儿”（租金），余下的钱用来养家糊口。一般租车分为“拉白天儿”的，“拉晚儿”的和拉“黑白天儿”的，其“车份儿”各不相同。比较有名的人力车夫，还获得“一溜烟儿”、“伊犁马”、“花裤腰”之类的绰号。

因为人力车都是在城区内跑，路途不算太远，坐一次少则几角钱、多则两三元，虽不是人人坐得起，但中等以上收入的人家，有事出门常以车代步，独自坐一辆车既舒服方便，又快捷体面。十字路口、胡同口，常有三五辆或十来辆人力车在等客，尤其在戏园子、饭馆、澡堂、东安市场、西单商场、旅店、火车站、天桥、公园、大烟馆、“八大胡同”（妓院）等处，候客的人力车特别多，这里过路的人多，拉客人比较容易。

人力车夫愿意拉的客人多是跑“来回趟儿”或去往繁华地方的，因为这样可以减少空车等人的时间，多挣几个钱。坐人力车的人，选车、挑车夫的标准则各有不同，干净、漂亮、设施齐全的新车自然人人爱坐，但车费可能会高一点儿，花钱仔细的人往往挑半新不旧、设施一般的车。至于车夫，当然是身强体壮、相貌忠厚、穿着干净利落的受欢迎。年轻人和有急事的人喜欢跑得快，爱用年轻小伙儿拉车；老年人和妇女图稳当安全，往往选年纪大一点儿的车夫，宁可慢一点儿，也不愿坐“愣头青儿”的车。

除了这种“公共”的人力车之外，另有一种人力车“专车”，这种“专车”当然是经济条件相当宽裕的人才能享用。大致有三种情况：一是用车之家自己买车、雇用车夫；二是对自己有车的车夫连人带车一起雇用；三是车夫从车行租车，一定时期内专门为某一人或其家庭服务，称为“拉包月”。坐这种“专车”的人，有官僚、富商、

