

「翻身」之後：中共建政初期的 蘇州人力車工人（1949-1958）

• 毛 升

摘要：1949年中共建政後，人力車夫被中共劃入工人階級的範疇，在政治上「翻身」，成為「國家的主人」。然而，中共以蘇聯為師，意圖迅速將中國從農業國改造成為工業國，實現交通機械化，迅速取締人力車業。人力車工人因此面臨一個弔詭：在政治地位上已經成為統治階級的一部分，但在經濟利益上卻要為現代化付出代價。因政府無力提供充足的轉業機會，人力車工人為維持生計，強烈反對取締。本文利用蘇州市檔案館所收藏的檔案、當地報紙和公開出版的文獻，以及口述訪談，考察中共如何透過一系列政治運動，終於在1958年取締了人力車業，做到了國民政府力所不逮的事情。關於民國時期人力車業的研究已經有不少成果，本文將研究的時段下延至1949年之後，試圖比較國民黨與共產黨政府在治理上的異同。同時，透過呈現蘇州人力車工人在中共建政後的改造經歷，探討以解放窮人為訴求的共產革命，對城市貧民究竟意味着甚麼。

關鍵詞：人力車工人 中共 「翻身」 蘇州 現代化

一 前言

五四運動以來，人力車夫成為各種社會問題的表徵，更是中國人貧窮、落後的顯例^①。胡適很早即關注人力車夫的問題，並在著名的〈多研究些問題、少談些「主義」！〉一文中呼籲，學者應多研究人力車夫的生計問題，少高

* 本文初稿完成於筆者在中央研究院近代史研究所擔任博士後研究期間，感謝近史所提供的研究便利及同仁的指教，特別是陳永發、羅久蓉、吳啟訥、巫仁恕、王超然、許秀孟等師友。修改時，還有幸獲得曹樹基、應星、林蘊暉、王奇生、何其亮、王春英諸教授的指正與幫助。審查期間，亦得到張志偉及兩位匿名評審人的悉心審閱，提供諸多寶貴意見。編輯期間，得益於林毅忠的諸多專業意見，增色不少。蘇州市檔案局、蘇州圖書館工作人員曾在資料上給予較大幫助，特此一併致謝。

談社會主義^②。民國初期，北京、上海、南京、成都、濟南等多個城市的社會學者開始調查當地人力車夫的生活狀況，試圖為解決該社會問題提供事實依據^③。因人力車業被斥為「將人當畜生看待」，各界要求取締之聲不斷^④。國民政府儘管三令五申下達取締命令，奈何無力提供新的就業機會，最後總是不了了之。

在中國共產黨的政治論述中，工人是國家的領導階級。人力車夫作為被壓迫階級的象徵，亦被劃入「工人階級」範疇，作為搬運工人的一類，稱為「苦力工人」^⑤。1949年建政後，中共以蘇聯為師，意圖迅速實現國家的工業化，其中之一便是完成交通機械化的升級，取締人力車業是題中應有之義。因此，人力車工人面臨一個弔詭：根據官方的意識形態，他們在政治上已經成為統治階級的一部分，享受「當家作主」的權利；在經濟上卻即將成為被剝奪者，逐漸失去工作機會。人力車工人顯然沒有中共所希望的那種「顧全大局」的政治覺悟，不願主動放棄謀生手段。除非政府能幫助他們順利轉業，否則勢必抵制任何新式交通工具的推廣。國家與人力車工人訴求不同，導致何種緊張？新政權如何取締人力車業？在此過程中，意識形態有何角色？「當家作主」的工人遭遇如何？

本文選擇蘇州（1930至1949年一度併入吳縣）作為研究個案，有以下幾個原因：首先，筆者於2009年在蘇州市檔案局（當時仍稱蘇州市檔案館）查閱檔案時，意外發現1953年當地曾發生一起嚴重的人力車工人騷亂事件，引起筆者的興趣；且該館有豐富的人力車業檔案館藏，具備研究的史料基礎。其次，筆者閱讀檔案時發現，人力車曾是該市最重要的交通工具。蘇州路窄巷深，適合以人力車為交通工具。進入民國後，蘇州被上海邊緣化，經濟不景氣，交通工具更新換代慢，人力車始終是主要交通工具，直至1950年代末被取締。因此，人力車業是了解蘇州社會史的一個重要窗口。再次，民國時期乃至建國初期，人力車夫在該市數量眾多，有較大影響力，亦造成了若干社會問題，是中共建政後亟需面對的城市貧民群體。筆者希望以蘇州為個案，探究人力車工人及人力車業在中共建政初期的改造經歷。

人力車夫這一處於社會底層的群體，常見於歷史學家的筆下。1980年代末以來，「現代性」成為學界研究近代中國史的重要論題，而城市又是現代性的重要成果與象徵。不少學者選擇以人力車為題，研究民國時期的城鄉關係、日常生活、現代與傳統之混雜性、勞工政治、政府對社會的治理、公共領域等議題^⑥。這些研究在時段上都集中在1895至1945年，主要探討國民政府與人力車業的關係，對中共建政後如何處理人力車業，幾乎沒有討論。研究者對於人力車/三輪車業在1949年後狀況的了解，則主要透過一些回憶文字。比如，1958年香港記者曹聚仁受邀參觀上海，發現三輪車夫已經大量轉業，當地政府還宣稱1959年將徹底廢除三輪車。曹聚仁不禁讚歎，「上海這一城市，從轎子—馬車—黃包車〔即人力車〕—三輪車—汽車，走了一個世紀，還是中西合璧，不曾澈〔徹〕底現代化。中共執政，十年之間，就完成現代化的步伐」，變化之大，不啻「鐵樹開了花」^⑦。短短十年，新政權在交通工具的更新換代上遠勝於國民政府，究竟是如何做到的？1949年後，中共迅速以各種政治手段建立了一個能對社會深入動員和全面控制的「總體性社會」，

黨國控制了社會中絕大部分的資源，並透過中央集權的決策系統配置資源及實行收入再分配。藉此，中國實現了從農業社會向工業社會的轉變，即「革命式現代化」(revolutionary modernization) ⑧，交通工具亦是其中一環。然而，此一轉變的具體過程如何，工人付出了甚麼代價？學界似仍着墨不多。

柯偉林(William C. Kirby)曾批評以1949年為分水嶺，將中華民國和中華人民共和國分為兩個斷裂的歷史時期的做法，認為在中央政府的工業發展計劃方面，無論在台灣還是中國大陸，1949年前後均有着明顯的連續性⑨。李慈(Zwia Lipkin)認為，無論國民黨還是共產黨政府，都是奉行社會達爾文主義和社會工程等發展主義概念的現代政府。她進而指出，中共亦採用由國民黨在南京十年期間創設的概念、詞彙和政策，並斷言建設新中國的基礎是由國民黨奠定的，並為中共所完善⑩。中華民國和中華人民共和國固然在某些方面存在連續性，但不可否認，兩黨的意識形態有別，政府干預社會的能力不同。職此之故，本文既肯定1949年前後的連續性，亦試圖強調中共所建立的「總體性社會」在治理手段上與實行「弱勢獨裁」的國民政府的差異⑪，中共對人力車業的治理過程可為明證。

本文以人力車工人這一邊緣群體為中心，亦試圖說明：個人、家庭和社群在毛澤東時代的經歷往往各不一致，隨地點、職業、社會地位、時機、運氣等因素而變化，不可一概而論。無論「極權主義研究範式」(totalitarian school)還是「修正主義研究範式」(revisionist school)，都容易忽略其中的複雜和多樣性，須做更多深入的個案研究⑫。人力車工人的遭遇顯示，毛澤東時代的工人群體並非同質化，內部差異明顯。安舟(Joel Andreas)之研究發現，1949年後工人取得「產業公民身份」(industrial citizenship)，不只是被工廠僱用，擁有了「鐵飯碗」，也成為工廠的持份者，獲得了所謂主人翁地位。作為「產業公民」，工人理應對工廠享有管理決策權，然而中共卻嚴格限制了工人集體行動的自由，也阻礙了政治參與。工人儘管捧着鐵飯碗，但在黨國面前仍沒有足夠的議價能力⑬。在「總體性社會」裏，工人的利益必須服從而不是挑戰黨國的利益，而黨國又是現代化/精英導向的。因此，共產革命以解放窮人為旗號，但窮人未必都是革命的受益者。

二 中共接管前夕蘇州的人力車業

起源於日本的人力車，大致於光緒二十三年(1897)從上海傳入蘇州，主要在城外經營。1921年城內道路擴寬後，人力車得以通行城內⑭，因其輕便、舒適，人力成本低，不受線路影響，時間靈活，且能減少動物拉車產生的街頭糞便，所以迅速取代轎子和騾馬，成為當地最重要的交通工具。蘇州市政府之後不斷拓寬街道，以方便人力車行駛。至1937年11月蘇州淪陷前，共有3,150輛人力車流通市面(不計算非經營用的自用人力車950輛)，以平均每車三人使用計，人力車夫數量幾達萬人⑮。

1930年代後，歐洲出現「苦力」(coolie)一詞，「受過西方教育的高等華人」透過翻譯，將該詞及其背後對資本主義制度的批判色彩帶入中文語境中。人

力車夫這一職業從「小工」變為「苦力」後，開始具備社會批判特徵：拉車不只是做工，而是有產階級「將人當畜生看待」^{①⑥}。在社會壓力下，廢止人力車業、用汽車代替人力車也成為蘇州市政府的施政目標。然而，蘇州市區有上萬名車夫，政府根本無法提供足夠的轉業機會，安頓車夫及其家庭的生計。儘管社會自1930年代起不停呼籲廢止人力車，國民政府一直無力解決。抗戰勝利後，廢除人力車又被提上了國民政府的議事日程。1946年5月，社會部下令，「為尊重人道起見，擬實行廢止人力車，三年內禁絕」^{①⑦}。1947年江蘇省規定三年禁絕人力車，惟因仍無辦法解決人力車夫生計問題，蘇州市政府申請展延二年，共限五年，逐步淘汰^{①⑧}。不久國共內戰爆發，國民政府已無暇顧及，規定遂成一紙空文。1949年4月27日中共武裝佔領蘇州時，當地的人力車數目仍為3,150輛^{①⑨}。

蘇州的人力車分為私人包車與營業性車輛兩種，以後者居多，從業者主要是來自蘇北的農民。人力車業分淡旺二季，淡季一般是農曆十月至三月，天氣寒冷，下雨天多，除了春節期間，生意一般比較清淡。農曆三月至十月，氣溫回暖，下雨減少，再加上此時正是來蘇州遊園踏青的好時節，人力車業迎來了旺季。人力車又分四班，分別是正班（一人拉全天）、半班（兩人合拉）、晚火（晚上拉車）和買班（替別的車夫拉）。一般來說，拉正班的收入最多，其次是拉半班，再次是晚火和買班^{②⑩}。

人力車業是一條複雜的利益鏈。人數眾多的車夫只處於該鏈條的終端，鏈條上尚有出租人力車的車商、出租人力車運營許可證的照商、代表政府管理該行業的建設工程處、人力車公會、包車者以及「黃牛」（即捐客）。車夫拉車所得，需要向車商繳納車租，向照商支付租賃費，向建設工程處上繳稅金，還要給人力車公會繳納會費。車商為運營方便，通常不會直接經營租賃業務，而是將車輛轉租給包車者，由他們負責日常租賃工作，包車者可獲車租的一小部分。為招攬更多生意，通常車夫都不得不請黃牛幫助拉客，並支付黃牛佣金。車夫要負完全的盈虧責任，每日每班結束時，要保證按規定交車租。經過如此複雜的利益鏈的層層分利後，車夫勞動所得實只能勉強維持一個家庭的生計。即使如此，拉車仍是進城農民能找到的較理想工作^{②⑪}。

因此，無論政府還是車商，利益鏈上任何一個環節要求增加收費，皆事關車夫的溫飽問題，亦可能導致激烈的反抗，甚至以罷工相要脅。蘇州車夫人多勢眾，有時仗勢欺負競爭者，亦敢與警察對峙，「打包車，擊馬車，形成暴動之景象」。有論者在報紙呼籲，「因蘇城之人力車罷工，而想到凡各地之有人力車的，這是中國一個特有的嚴重問題，望研究勞工問題的人，大家注意一下」^{②⑫}。總之，在中共建政前夕，人力車是蘇州主要的交通工具，人數近萬的人力車夫已成為能對城市產生較大影響的群體。

三 石家莊接管經驗與蘇州人力車業的改造

中共自創立之日起，一直為發動革命而尋找可依靠之群眾力量，並視人力車夫為工人階級之一部分，於其中發展黨員，建立地下黨支部，並組織罷

工²³。雖然中共曾組織過幾次罷工，但對人力車夫的動員一直不如人意。曾在北京地下青年團工作的武光認為車夫「成份複雜」、「散漫」、「地方觀念」、「邦〔幫〕派團體也比較多」、「相互間視為競爭對手，有時為爭顧客吵罵不休」，不易團結；再者車夫無固定工作場所，皆「獨立作業」，「時時都在游動」，因此動員組織「極其困難」²⁴。中共早期領導人鄧中夏指出，手工業工人和苦力都在一定程度上組織化，惟並非進入中共組織，而是各種行會、地緣為基礎的會館，還有秘密社會²⁵。可見，現實中人力車夫和中共的關係，與馬列主義意識形態之預設差異甚大。

1947年11月12日，中共佔領河北石家莊後，開始摸索如何管理原國統區的人力車業。自1927年被國民黨驅逐出城市，於農村武裝割據以來，中共對城市採取的一貫策略，即「城市要為鄉村服務」。其時革命的重心在農村，加上內戰勝負未定，即使佔據城市，亦無長期守住的勝算，故採取「搬運的方針」：「破壞」城市工廠的機器，將物資「搬運」至農村，以補給軍需，不謀求管治權²⁶。對於人力車業，為維護人民軍隊形象，亦出於「階級感情」，中共〈入城紀律細則〉明確規定「不許坐人力/三輪車」，並視之為「軍人應有品質」²⁷。因此，以農村為據點的中共，雖對人力車夫有同情，卻無管理城市人力車業的經驗。佔領石家莊後，因國共軍事力量之強弱逆轉，中共決定永久佔領該地，不再撤離，遂開始改「破壞」為「保存和發展經濟」的政策²⁸。因此，中共開始着手管理城市人力車業。

接管石家莊後，因缺乏經驗，中共的人力車業政策不得不進行戲劇性的調整。根據入城前三個月中共城市工作部蒐集的情報，當時石家莊的人力車約有1,400至1,500輛，其中約20%是車夫自備車，其餘80%歸車廠所有。從車廠租車並不容易，需有熟人介紹與商鋪作保。為保障自身利益，眾車廠車主成立了人力車公會，會長即為當地最大的車主。根據中共意識形態，車廠車主是資本家，出租人力車是剝削工人的行為。人力車公會不只是一個行業公會，更是一個「專統治工人」的反動組織，應予鎮壓²⁹。

甫一入城，中共幹部對人力車夫和乘客的態度都極為嚴苛。有幹部自陳，「由於許多進城幹部都是農民出身，具有樸素的階級感情」，認為人拉人是剝削，「翻身」窮人不應再「當牛做馬」。凡是見到人力車拉客，即強迫乘客下車，對車夫亦怒目而視，強令其改行；對乘客則指控其行為是剝削工人，必須停止。接管後的石家莊經濟困難，市面蕭條，大量人力車夫失業。即使仍勉強營運，亦因少人乘坐，車資也幾乎降了一半³⁰。加上市民為幹部之態度所震懾，已不敢再乘搭人力車³¹。結果，「因有錢人不敢坐車」，生意難以為繼，有些人力車夫「已轉業小商」，改做小買賣謀生³²。當時石家莊的公共交通並不發達，人力車是主要交通工具，不許坐人力車後，造成交通不便。中共逐漸開始認識到，人力車業「對繁榮市場和方便群眾還是很有好處的」，遂決定糾正幹部的態度。黨內為此亦進行了一次整風運動，要求黨員幹部「把過去的農村作風轉變為適合城市特點的工作作風」。石家莊市委還統一制訂了黨員應該自覺遵守的六條紀律，其中一條即「對拉洋車的工人不准評論和瞪眼看」。之後，人力車業遂逐漸恢復³³。

透過接管石家莊及其他城市，中共習得了管理城市人力車業的通行做法：在意識形態上仍認為人力車業是一種剝削工人的行業，但為交通運輸之需，更為解決城市就業問題，避免社會騷亂，暫時仍保留人力車業。然而，其長遠目標卻是交通現代化，以機械替代人力，盡快淘汰人力車。1952年上映的宣傳電影《六號門》，即描繪了一幅美麗的藍圖：中共將苦力從行會把頭的壓迫中解放出來，運輸業從依靠人力和畜力轉為依靠機械力，苦力從此轉業成為駕駛吊車、汽車、輪船和火車的產業工人^⑳。只是國民政府努力多年無法達致的目標，中共又如何迅速實現呢？

1949年4月中共佔領蘇州。按照接管石家莊後形成的慣例，包括人力車夫在內的運輸業從業者一概被劃入工人階級範疇。因為「他們自己不佔有所需要的生產資料，而是受僱於佔有該項生產資料的手工資本家、包工頭、或獨立的手工業勞動者」，中共稱其為「手工業工人」。然而，這些工人並非中共倚重的對象。根據馬列主義，最有革命意識、最可依靠的是「產業工人」，即「不佔有勞動工具，在現代大機器工業中，從事集體勞動的工人」^㉑。當時蘇南區的工業中心在無錫，蘇州則為典型的消費城市，工業並不發達，產業工人數量有限。據1949年底公布的數據，蘇州總人口為404,368人，共有6.2萬工人，佔全市人口的15%左右，其中產業工人僅1.5萬人^㉒。可見蘇州的所謂工人，不僅數量少，且絕大部分都並非中共願意倚重的類型。

其實自入城之日起，中共即視搬運工人為社會穩定的潛在威脅。接管蘇州時，該市的搬運工人有10,208人，其中人力車夫佔80%，即8,000多人^㉓。令中共擔憂的原因有三：第一，搬運工人不易控制，也不願被管理。運輸業沒有工廠和機器，人員分散，流動性大，工作時間長，工人早出晚歸，甚至住在車上。因此，官方認為其「組織性、集體性是比較差的，自由散漫，不願受約束，存在極端民主化的思想」。當中共試圖組織和教育工人時，往往「找不到工人，又不易集聚」。第二，搬運工人社會背景複雜。運輸業技術要求低，一直是生活無着者維持生活的臨時職業，從業者來自五行八作。根據中共的判斷，相當數量的從業者來自「反動階級」，並認為「在〔搬運〕工人中的封建迷信特務組織，亦是複雜的。有國民黨，有三青團〔三民主義青年團〕，有CC〔國民黨派系CC系〕，有忠義社、救火會、青幫、紅幫、紅旗隊等」。因此，中共一直主張識別工人中「別居〔具〕野心的份子」，防止他們「利用工人的落後思想，舊的組織，煽動工人，進行其陰謀活動」。第三，搬運工人接觸社會面較廣，其不端行為對社會的影響也比一般工人大。長期的貧困以及周遭社會環境的惡劣，「影響到工人的個性與生活習慣，行會主義、性躁、鬥毆、流氓性、商人習氣、不守信用」。再加上工人收入不穩定，收入多時則有嫖賭的行為，收入少時則「用偷竊來補收入」。中共認為，「教育與改造」搬運工人相當困難，亦非常迫切^㉔。

基於以上的擔憂，中共制訂了改造搬運工人的計劃。為恢復生產，並將工人掌握於自己手中，俾更有效地組織動員，中共決定迅速成立工會。1949年5月，蘇州市軍事管制委員會首先取締了國民政府時期建立的吳縣總工會及包括蘇州市人力車業同業公會在內的下屬工會的活動，同時派職工隊進駐主要

工廠，籌備成立工會。11月25日，蘇州市搬運工會聯合籌委會成立³⁹。蘇州市搬運工會（以下簡稱「搬運工會」）成員包括人力車、三輪車、馬車以及碼頭工人，其中以人力車工人數量最多。工人入會後，由工會幹部管理，受工會規章制度約束，並定期參加會議，繳納會費。到1949年底，超過90%的工人加入了搬運工會⁴⁰。

其時勞資糾紛多發，各地工會可代表工人，向資方爭取經濟利益。如因生意清淡，資方希望停業，工會有政府撐腰，可透過協調或施壓，迫使資方維持經營。對搬運工人而言，加入工會可獲得保護。然而，工人除了定期繳納會費及其他雜費外，還需定期參加工會組織的各種會議及政治活動，必然耽誤工作時間，影響收入。如朝鮮戰爭爆發後，中共要求人力車、三輪車和馬車工人每月必須義務勞動一天，將所得工資全部作為購買飛機大炮的捐款。僅1951年第三季度，上萬名蘇州市搬運工人參加義務勞動四次，將所得全部捐獻國家⁴¹。1950年11月，中共要求人力車工人犧牲晚上工作時間，趕遠路參加「抗美援朝保家衛國座談會」，在會上表態準備用「實際行動來回答美帝的挑戰」⁴²。參與這些政治運動，固然表明工人政治地位的提高，但因此工時減少，收入降低，工人亦怨聲載道。這種情緒在搬運工會會員對非會員的抱怨中尤其明顯：「會員也拉車，不是會員也拉車子。會員要開會，又要出會員費。非會員不開會不出會員費，也照樣拉車子吃飯。我們會員有啥用？」⁴³繳納會員費、參與政治活動，都是為了拉車吃飯所付出的代價。人力車工人整日辛勞，收入通常僅能餬口，少拉一晚上，可能就面臨生計問題。頻繁的政治活動，令工人有所不滿。

中共建政後不久，主持全國總工會工作的第一任勞動部部長李立三認為，在人民民主專政下，工人利益與黨國利益亦有不完全一致之處；工會「維護工人的利益」及「服務於經濟建設」兩種功能，不能偏廢。然而，1951年底，為遏制因工人與黨國利益不同而產生的矛盾和衝突，中共批判了李立三的工會路線，斥其只講工人眼前利益，否定黨對工會的領導，將工會變成只講「經濟主義」的類似「行會」的組織。中共提出，維護工人的利益，不是透過工會向黨國索要權益，而是靠發展生產、提高工人待遇達致。基於該理念，中共淡化甚至取消了工會為工人維權的功能，工會日益淪為一個只是「組織工人們積極地勞動，努力地發展生產」，以及對工人進行政治教育的組織，功能已簡化為「生產、教育、生活福利三位一體」⁴⁴。工會喪失了獨立性後，即蛻變為政府的機關，失去了為工人利益代言的功能。正如上文中安舟所指出，工人失去了集體行動的自由，政治參與亦遭阻礙。人力車工人或許可以透過工會向私營企業主施壓，但一旦利益受到黨國侵害時，則無法透過工會，以罷工等手段解決問題。

四 人力車工人的困境

對人力車工人而言，政治地位的提高固然重要，但最緊迫的問題還是如何改善物質生活。作為城市貧民，他們長期為溫飽而掙扎，朝思暮想的只是如何餬口。中共接管蘇州後，如何改善工人的生活呢？

入城後，中共首先接管的是金融業。1949年5月1日，蘇州市軍管會宣布人民幣為統一流通的合法貨幣，國民黨發行的金圓券13日起禁止使用。金圓券廢止後，民間主要依靠銀元作為硬通貨，供不應求之下市場上出現了銀元投機行為，銀元價格飆升，人民幣不斷貶值。如一枚銀元價格從6月1日的580元，不到十天便漲到2,800元（舊人民幣，下同；當時1萬元舊人民幣等於1955年3月1日發行的新人民幣幣值1元）^⑥。更嚴峻的是，由於國共內戰仍在繼續，出於養戰需要，中共財政支出迅速擴大，但財政收入不能立即增加，不得不靠大幅增發人民幣以加大支付能力，導致嚴重的通貨膨脹，幣值下跌，物價上漲^⑦。為支持軍事行動，5月10至24日，中共還在蘇州進行「籌糧」工作，要求工商兩界帶頭獻糧，共籌得大米650萬斤^⑧。蘇州的糧食供應已然緊張，大量的糧食轉作軍事用途後，米價大漲，其他物資亦隨之漲價。自1949年4月底中共接管到1950年2月，蘇州共發生三次物價猛漲，短期內漲價三四倍^⑨。物價的急劇波動，無疑影響到人力車工人的生活。據蘇州市政府調查，人力車家庭一般是三至六口，最多七口。1950年2月正是春節前後，理應為人力車生意旺季，但由於物價暴漲，工人家屬沒錢買米，「多以皮糠荳渣菜皮來維持生活」，且皮糠中似摻入了雜質，「石灰份量很多，對身體危害極大」。人力車工人飢寒交迫，「病災亦隨之而起」^⑩。

災荒也是打擊人力車業的一個因素。1949年7月24日，來自琉球的強颱風於寧波登陸，25日凌晨吹襲上海和蘇州，風速高達十一級。中共進城不久，毫無防治颱風的經驗，且將氣象消息作為軍事情報，秘不示人，以致當地社會毫無準備。強颱風襲來之時，蘇州竟日狂風暴雨，最高水位達4.03米，市郊房屋被風吹倒千餘間，稻田被淹七八千畝^⑪。蘇州城內的基礎設施破壞嚴重，交通癱瘓，人力車工人多日無法上街營業，沒有收入。

無法上街營業只是一時，影響工人利益最大的則是人力車業成為新成立的蘇州市政府救濟災民的主要手段。農村遭遇颱風，收成大減，農民紛紛湧入蘇州城內謀生。人力車業因技術門檻低，自然成為災民和失業者的首選，新政府也將此作為紓困的權宜之計，當「人力車業為總失業的後門」^⑫。結果，中共接管蘇州後，人力車不僅沒有減少，反而從原來的3,150輛增加到4,000輛，再進一步增加到5,000多輛；工人則增至一萬多人^⑬。人力車與工人數量大增，但乘客數量卻急劇減少。此外，為躲避國民黨飛機的轟炸，火車和輪船白天不能開班，乘客無法成批到達蘇州，只有少量零星的乘客。結果，拉車的工人竟比乘客還多。再加上物價急劇上漲，工人每天的收入無法養活全家，生活之艱難可想而知^⑭。

1949年7月蘇南區發生災荒，至1950年初災民已高達七十三萬之眾，個別地區發生賣兒鬻女與餓死人的現象^⑮。儘管各地政府撥出錢糧，然而地方財政異常困難，提供的救濟可謂杯水車薪。為了政權的穩定，蘇州市政府只能開動宣傳機器，將災荒的責任推諉為國民黨「長期掠奪」及「不修堤圩」所致，並要求災民「增加對反動派的憎恨和加強大力支前的決心」，但對現政府則應「毫無怨言」。同時，資源捉襟見肘的政府決定卸下自己的救濟責任，發動「生產自救運動」，由民眾自尋生路。災民既不許依賴政府救濟，亦不得有「聽天

由命」的思想，應努力從事如挑菜、拾草、拾煤渣子、拾香煙屁股、販草、運柴、上山刨樹根，以及一些小本生意，養活自己。然而，自救談何容易。人力車工人境況尤其悲慘，有些工人全家住茅草棚區，多人因飢餓致病後，沒錢看病吃藥，不幸死亡^⑤。

為解決災荒問題，給予災民一條生路，蘇州市政府在1950年春將一些人力車工人及家屬遣送回蘇北原籍，或轉入其他行業。根據政府報告，共有1,679名人力車工人及其家屬約5,000餘人被遣送回原籍，轉到其他生產崗位的車夫有466人，從事市政建設、以工代賑的車夫有129人，合計2,274人，即四分之一的人力車工人在政府介入之下轉業。同時，為防止其他失業工人加入人力車業，政府不得不減少人力車數目，從最高峰時的5,000多輛減少為4,444輛，5至6月再減至3,844輛，但仍多於中共接管蘇州前的3,150輛^⑥。

五 政治運動對人力車業的衝擊

建政初期，中共尚未實行社會主義制度，而是實行「新民主主義」。1949年9月，中共與民主黨派簽訂〈中國人民政治協商會議共同綱領〉，其中第二十六條規定：「發展生產」，「勞資兩利」，允許私營經濟存在。然而，基於私有制是萬惡之源的共產主義理念，中共急於改造私營經濟，實現公有制。惟為恢復經濟，更礙於對民主黨派的承諾，無法貿然改變既定政策，這是中共當時在經濟政策上的一個弔詭。這亦表明，中共容忍私營經濟不過權宜之計而已。

如前所述，人力車夫與資方的關係一直處於緊張之中。中共接管後，這一矛盾又摻入了政治因素，使得工人與仍屬私營企業的資方之間產生一種微妙關係：工人理應是新國家的領導階級，卻在企業裏被資本家領導，接受他們的「剝削」^⑦。出租人力車的車行都是私營企業，儘管中共允許其繼續經營，但並不信任，甚至敵視。正如接管石家莊後的做法，甫一接管蘇州，中共即以存在「剝削行為」為由，取締了民國時成立的蘇州市人力車業同業公會。該公會理事長孫君玉則被軍管會公安部按上「中統〔國民黨中央執行委員會調查統計局〕組織成員」的罪名，就地槍斃^⑧。

工人在政治地位提高後提出的經濟訴求，造成了人力車業經營上的困難。例如在上海、天津等大城市，人力車工人要求政府瓜分車主的資產。傳統上，人力車業的勞資關係一直對資方有利，如車夫租車需找擔保人，填寫對車主有利的保證書，甚至還需繳納保證金。車主有時擅自增租漲價，拖延修配，甚至收回車子。因此，民國時期人力車夫罷工事件層出不窮^⑨。1949年後，在中共支持下，勞方成了領導階級，而車主成為反動資本家，主僕角色易位。既然中共在農村實行了「耕者有其田」的土改，農民打倒地主、分到土地，那麼在城市，部分人力車工人也要求「拉者有其車」，實行「分車活動」，沒收車主的人力車，分給工人。有的工人將車子拉出車廠後，不回廠，不繳納車租；有些工會支會已經出現清算資本家的事件。人力車業成為「總失業的後門」後，車多乘客少，生意更加清淡，工人不繳租，車主扣車子，勞資糾紛頻頻發

生。資本家基於〈共同綱領〉之「勞資兩利」的原則，對工人的行為非常不滿。因工人的不友善行為，車主已無利可圖，無法安心經營。但中共為保證工人就業，又不許其停業。作為消極的抵抗，部分車主或將車子售出，或收回壞車後拒絕修理，甚至將車子拆掉^⑥。

為穩定勞資關係，1950年2月7日，在蘇州市政府主導下，人力車主和工人簽訂了一份〈蘇州市人力車工籌委員會/賃貸業同業公會集體合同〉，對車租、車上設備、車輛的維護、替工、車主如何處置車輛、工人參與政治或娛樂等活動的自由權、押板金(租車押金)等都做了明文規定。其中部分條款旨在保護工人利益，如「車主不得收回車輛，車主如需出賣車輛時，工人有同等價格購買之優先權；工人如無力購買，工人仍保有租賃權」等^⑦。政府宣稱該合同的訂立以貫徹「勞資兩利」為原則，從工人長遠利益出發，讓資方有利可圖，不會消極經營或關門大吉，工人亦不至失業。然而，該合同明顯偏向勞方，資方並不滿意，只是在政府施壓下不得不簽署該合同而已。正如政府報告所示，「資方因剝削受到一定約束，又無理由反對，少數不明大義份子精神存在不暢，拉手表現勉強。而工人情緒大受鼓舞，似乎出口痛快氣」^⑧。可見該合同對資方過度苛刻，打擊其經營積極性，形同殺雞取卵。隨着各種政治運動的展開，工人愈趨激進，打擊私營經濟愈趨激烈，該合同不久即成一紙空文。

人力車夫「翻身」成為工人，改變政治身份後，乘客亦感到前所未有的政治壓力。中共建政前，坐人力車已被斥為「將人當畜生看待」，建政後更被上綱上線至「壓迫工人階級」。但凡有其他交通工具可供選擇，大多乘客都不願搭乘人力車。蘇州市政府的調查亦顯示，幹部、軍人、學生這類受到嚴格紀律約束的群體，一般選擇汽車作為交通工具，即使「沒有汽車也不會坐人力車」，有時會選擇乘坐使用畜力的馬車。如有重物，可僱用人力車，但東西放車上，人只能跟車步行^⑨。遲至1957年，國務院仍發文稱，為「保持和發揚我們所固有的艱苦樸素，與勞動人民同甘共苦的優良傳統」，「國家機關工作人員遊覽名勝古蹟時，不准坐人力車轎」^⑩。經過建國後多次政治運動而變得謹小慎微的富人、商人，更不敢如以前那樣以人力車代步，唯恐遭人舉報，惹禍上身。這一頗為諷刺的現象，無疑進一步惡化了人力車工人的生計。

對人力車業造成更大衝擊的政治運動是「三反」、「五反」運動。1949年後，為了從基層商業網絡中取得所需稅收，最終建立一個由國家控制的市場，中共大力發展國營公司與集體所有制性質的商業合作社，藉此控制商品價格，並逐漸在貨源及商品價格的定價權上擁有主導權。此一政策自然對私營商業產生巨大的衝擊。為生存計，大部分私營商人不得不透過籠絡與賄賂政府工作人員，維持運營^⑪。1951年12月開始的「三反」運動，揭發出一些資本家採用行賄等手段拉攏國家幹部，意圖在國家訂單中獲利。1952年2月上旬，「五反」運動在全國各大城市展開。運動前蘇州的工商業，私營佔絕對優勢，達96.86%，零售業幾乎全掌握在私商手中^⑫。經此一系列的運動，私商遭到沉重打擊，地方經濟亦受到重創。但官方對經濟停滯的原因有自己的解釋：「不法資本家」以停業、停伙、解僱、停薪、不進貨、吃光算數、拖垮企業進行抵抗。作為對策，蘇州市委和市政府遂規定，「任何行業在運動期間，不准

歇業，不准解僱，不准不發或少發工資，不准不開伙食，……各私營工商業者，不得因『五反』運動而宣布歇業解僱或藉口拖延開工開店日期，凡在運動期間，已私自宣布歇業或變相歇業，解僱或變相解僱者，都是非法的，一律無效，必須立即復工、復業」^⑥。

「三反」、「五反」運動沉重地打擊了蘇州私營經濟的發展，資方經營意願大減，企業紛紛倒閉，工人大量失業。根據官方1952年5月公布的數字，蘇州市80,000名工人，失業、半失業工人達到20,064人，佔全市工人總數的25%，其中尤以沒有固定僱主，收入不穩定的手工業、建築業及人力車業最為嚴重^⑦。官方調查顯示，1952年人力車工人淡季正班收入每日為6,000元，半班收入每日為4,000元，幾乎是1951年淡季正班收入每日11,000元和半班收入每日6,000元的一半。究其原因，1952年正是「三反」、「五反」運動發端並達至高潮的時期^⑧。人力車乘客主要為從事私營經濟的商人，既然私營經濟遭遇滅頂之災，乘客必然大幅減少。政府雖使用發放救濟金、鼓勵回鄉、生產自救、以工代賑等老辦法，無奈杯水車薪，工人中的一部分人每天以野菜、豆渣、菜飯充飢，甚至有人需賣掉孩子度日^⑨。

六 人力車騷動事件

經過「三反」、「五反」運動，私營企業遭受重創，人力車業經營困難，工人有了明顯的不滿情緒^⑩。建政之初，蘇州市面又出現了三輪車這種新式交通工具，至1953年初，數量已達196輛，從業人數270人左右^⑪。三輪車的經營情況通常比人力車好，但此時亦面臨巨大的困難。

為改善蘇州經濟，中共祭出的法寶是「在鄉村組織土產收購，在城市組織加工訂貨」，推動城鄉之間的貿易，藉此試圖扭轉幹部在「三反」、「五反」運動以後形成的「寧左勿右」、「寧緊勿鬆」的態度，同時提高私營工商業者的積極性^⑫。1952年9月27日，蘇南區第三次城鄉物資交流大會在蘇州召開。為了給交流大會提供交通上的便利，早在22日蘇州市政府即新開了三條公共汽車線路。該三條公車線路主要經過蘇州市西區，開通後對該區人力車生意影響很大。為避免人力車工人抗議，政府對外宣稱，「新開闢公共汽車線路，是為了適應城鄉物資交流大會形勢的需要」，一俟交流大會結束即停開。實際上，政府另有盤算，意圖藉此契機，改變市區長期依靠馬車、人力車的交通狀況，以公車取而代之。

當然，蘇州市政府已估計到，在公車繼續行駛的情況下，人力車與馬車的經營都將面臨巨大壓力。為減少工人的不滿，政府透過蘇州市總工會溝通協調，將部分搬運工人轉業至其他行業。其中馬車工人只有178人，且擁有馬車這一私有資產，經濟狀況較好，較易轉業；加上他們人少力弱，即使反抗亦無力對當局構成較大衝擊，政府隨即宣布「淘汰馬車，因其鐵輪子容易破壞路面，又不衛生，屬於落後的交通工具」^⑬，首先將馬車取締。至10月15日，政府已安排八十六輛馬車及其經營者轉業，只剩十一輛馬車仍在營運。

因蘇州經濟狀況不佳，幾千名人力車工人不可能全部安排轉業。蘇州市政府透過與數個部門協調，將其中150人轉入建築工人訓練班學習，46人轉入建築業、鐵工廠、玻璃廠。這批工人年富力強，獲得的新工作比較理想，確實在一定程度上穩定了人力車工人的情緒，但也提高了他們對轉業的期望值。然而，由於政府無法創造足夠多的新就業機會，這種期待注定落空。更重要的是，其轉業政策意在為一些年輕健壯、工作能力較強的工人提供新工作，藉機淘汰年邁力衰的工人^㉔。

10月7日，歷時十一天的物資交流大會閉幕，蘇州市政府並未履行之前的承諾，公車仍繼續營運。14日，政府甚至還命令，將公車的主要線路延長至公園、體育場和文化宮一帶^㉕。這些舉措無疑方便了市民，改善了城市交通，但嚴重影響人力車的生意，尤其是公車線路經過的蘇州市西區。西區的工人尤其不滿，只待時機發作。

1953年春，蘇州市場蕭條，經濟狀況惡化，人力車生意清淡。但市區公車已經從三條線路擴充至七條，公車數量則從九輛增至二十五輛。已被停業、轉業的馬車工人的生活亦發生了困難，呈請蘇州市政府要求復業。為此，建設局和搬運工會決定從4月23日起全線停駛第二路公車，讓經濟最困難的十七輛馬車於次日復業^㉖。允許馬車復業這一決定不僅會影響人力車工人的收入，亦是政府再次出爾反爾的明證。23日晚，建設局和搬運工會召集四百餘名人力車和馬車的工人代表召開「團結大會」，意圖達到諒解與合作，但遭到多名人力車工人代表反對。

細究原因，當時人力車最直接的競爭對手其實並非公車。公車營業時間短、線路固定，乘客多為國家工作人員，為避免給人壓迫工人的觀感，即使他們不坐汽車，亦不會坐人力車。與人力車競爭最激烈的倒是馬車，兩者營業時間相同、路線一樣，但馬車價格更便宜，速度更快，可以容納更多的人和行李，經常搶走人力車的生意^㉗。人力車與馬車因為彼此競爭，車夫長期結怨，如1927年在城外經營的馬車欲進城營業，遭人力車夫群起圍攻，蘇州市政府只能制止馬車入城；1935年，馬車再次試圖進城營業，又遭遇人力車驅趕，無法如願^㉘。如今人力車業的經營已然舉步維艱，自然不會允許宿敵復業，1953年的「團結大會」於是無法達至團結之目的。受公車影響最大的西區人力車工人要求政府作出承諾，不會讓停業的馬車復業，甚至要求正在營業的十一輛馬車馬上停業；否則，4月24日將舉行遊行示威^㉙。

經過「三反」、「五反」運動，人力車工人「當家作主」的意識已經形成，且學會了中共的政治運動手法，知道如何以理抗爭。人力車工人多從車行租借車輛，屬於所謂「無產階級」，而馬車皆為工人私有，價值較高，按照政治定性，馬車夫雖名為「工人」，卻屬於「資本家」範疇。參加「三反」、「五反」運動，也讓工人對打擊幹部和資本家的手段有了親身的實踐：只要工人組織起來，以行賄、受賄的罪名指控資方和幹部，他們將百口難辯，不得不接受工人的批鬥。為動員工人，除了指控幹部被馬車「資本家」收買外，搬運工會人力車支會的幹部更喊出「人民政府欺騙工人」等口號^㉚。人力車工人一呼百應，情緒激昂，高唱因官方宣傳而流行全國的《志願軍戰歌》。自清末蘇州人力車業

形成以來，罷工即為車夫最重要的抗爭手段，甚至會訴諸暴力。長期的經濟壓力、官方賦予工人的「翻身」感、政府失信、馬車的競爭，以及工會的組織動員，加強了他們向政府要飯吃的抗爭勇氣。

4月24日早上，幾位西區人力車支會的負責人組織了幾百名人力車工人（亦有一些三輪車工人加入），在市區交通最繁忙的閩門一帶開始罷工。他們攔截馬車，以人力車堵路，試圖給蘇州市政府製造壓力。工人稱呼到場與其對話的幾位政府官員為「貪污份子」，指控他們「受馬車業資方賄賂，准他們復業，不顧人力車工人死活」。期間工人高呼口號：「工人團結起來，向貪污份子開火」，並將兩個幹部押至馬路，動手剝除其衣服，強迫他們「坦白」。政府派出五名士兵來維持秩序，人力車工人不僅與士兵發生衝突，更高呼「子彈是我們捐獻給打美國鬼子的，為甚麼鎮壓工人？」、「不要怕，要鬥爭到底」等口號。一時，人力車工人、三輪車工人加上圍觀群眾約四千人擁堵在馬路上，西區交通完全堵塞，秩序大亂。最後解放軍駐蘇州部隊出動兩個班士兵，緊急戒嚴，終於在晚間6時許恢復秩序。閩門罷工的消息傳到南區後，同日有近百名人力車工人在姑蘇區的人民橋攔截公車，要求政府停駛馬車及公車。好在事態未及閩門嚴重，下午2時即為政府勸導疏散。政府內部文件稱該日工人的示威活動為「人力車騷動事件」^②，而地方黨報《新蘇州報》對此一影響全市的事件諱莫如深，隻字未提。

中共接管城市後，各地因生計問題發生的騷動事件頻繁，與搬運工人有關的罷工亦不只發生在蘇州一處。1953年8月中共的文件指出，「近兩月來，各地搬運工人的情況仍很混亂，已有幾個城市先後發生封建把頭或反動份子煽惑搬運工人騷動、請願事件，且有蔓延、擴大之勢」。各地處理此類事件的基本政策，就是承認政府工作中存在不足和錯誤，但為「壞份子」利用，造成騷動^③。同時地方政府亦已認識到，應採取「謹慎」、「穩步」的態度，「不可無原則的亂逮捕，否則不但使群眾恐慌，更形成與我對立，使我被動，且會給壞份子有可乘之機」。所謂「謹慎」、「穩步」的辦法，即公開宣稱群眾並非反對政權，只是「上了特務壞蛋的當」，只要認錯悔改，將從輕處理，並試圖利用群眾事後害怕被鎮壓的心理，「逐漸向我靠攏，轉向仇恨特務壞蛋」，達致分化群眾、鎮壓組織者和平息騷動之目的^④。除了現實考量，該處理方式亦有理論根據。據列寧在《新經濟政策下職工會的作用與任務》中所示，工人階級獲得政權後，若與國家某機關發生摩擦或糾紛，並非因為工人與黨國的利益不一致，而是因為經濟機關的不當措施、部分工人的落後現象、反革命份子的挑撥，或工會本身的疏忽^⑤。中共亦按照列寧這一論調認識工人發生騷動事件的原因，即黨在工作中的錯誤為反革命份子及落後工人利用，而解決的辦法就是鎮壓組織者，迅速平息騷動，控制局面。

中共接管蘇州後，認為國民黨在蘇南有長期經營的「反動政治基礎」，並在撤退前布置了「潛伏特務和政治土匪」^⑥。基於該判斷，蘇州市政府迅速將4月24日的騷動定性為反革命事件，抓捕了20名示威者，其中人力車工人12名、三輪車工人3名、小販1名。從中共所認定的「歷史情況」分類，被捕的示威者中有「特務」2人、「偽軍」9人、「叛徒」2人、「流氓」4人，而「歷史比較

清楚的]有2人。從組織情況看，此20人中包括基層工會主席1名、委員3名、組長5名、糾察1名、隊長2名、工會會員8名。蘇州市法院的裁決認為，此事「主要是漏網匪特壞份子乘隙煽動而成，但我們工作也存在一定毛病」。而其判決依據，除當事人在騷動中所起的作用外，主要根據其出身，即「歷史情況」。有所謂「匪特」背景之工人，被判處死刑或有期徒刑，而所謂「歷史清白」，只是受到「矇騙」的工人，即使行為類似，只要願意認錯悔改，經教育後即予以釋放。最後，3人被判處死刑，11人分別判三至十八年的刑期，1人勞動教養四年，2人管制兩年，2人教育後釋放^⑦。透過鎮壓，中共不僅馬上控制了局面，而且清洗了工會幹部以及工人中的所謂「壞份子」，進一步剝奪了工會的獨立性。

七 淘汰人力車

由於人力車工人的抗爭，蘇州市政府決定妥協，暫停部分公車的運行，縮短公車路線，限定馬車僅於郊區運行。政府計劃在完成工人轉業，廢止人力車後，再發展其他交通工具。然而，蘇州的經濟依然未有起色，無法創造就業機會，轉業談何容易？春季是蘇州旅遊的季節，本應是人力車生意最好的時節，但1954年政府的報告顯示，因長期陰雨，遊客大減，人力車工人生意慘淡，只能日以繼夜地在外面拉客，多人缺席政府組織的各種政治活動^⑧。

此時的蘇州市區，除了公車、馬車、三輪車等交通工具外，又出現了大批用於運貨的手推車，且不斷增加。隨着失業人員和外來災民的增多，蘇州市政府再次以拉車作為救濟手段，放鬆了對於非工會會員不得從事運輸業的限制。新增加的非會員數量多達千人，與正式會員競爭乘客。不斷出現的新交通工具，搶奪了人力車的生意。騷動事件遭鎮壓後，人力車工人已如驚弓之鳥，充滿「恐懼」，再不敢公開向政府抱怨，「提出來恐怕再來個去年的4月24日事件」^⑨。人力車工人普遍感到「消極、悲觀失望、恐懼，敢怒而不敢言」^⑩。

人力車工人亦成為官方眼裏的麻煩製造者。1954年4月7日，蘇州市政府在法院召開人力車騷動事件的宣判大會，將判刑的工人示眾，以達殺雞儆猴之效，要求幹部和工人積極份子吸取教訓。人力車工人污名化後，乘客更不願搭乘人力車，而他們拒坐人力車的做法竟得到官方的支持，譽為「社會主義覺悟不斷提高」的一種表現。警察對於人力車工人的態度更加惡劣，不予工人方便，粗暴對待，以致工人感覺「人力車事件後人民警察看不起我們了」。他們更成為政府監控的對象，各區人力車支會都要定期上報工人的思想動向及其言論。曾經參與罷工者更遭嚴格監控，必須定期向政府交代思想活動。有工人因為拉車收入不斷減少，無法養活家庭，又未能得到政府足夠的補助，選擇了自殺。至1954年底，政府淘汰了全市26%的人力車，仍剩2,875輛。部分車主因長期無法收到足夠的車租，停止車輛的整修，差不多一半車子的狀況低於安全要求，甚至破損不堪，不適合運行。既然人力車業在政府眼裏是一個「落後行業」，工人成為「落後」份子，淘汰已是必然，很多工人都希望能夠盡快轉業。倒是政府因當地經濟狀況極差，不再急於提轉業問題^⑪。

在無力幫助轉業的情況下，為防止工人騷動，蘇州市政府只能繼續限制公車的數量，對此市民意見很大。有市民投書《新蘇州報》，批評車少人多，車內過於擁擠，甚至出現衛生問題。因蘇州外城有不少工廠和倉庫，有人要求延長和調整公車路線，方便來往^⑳。蘇州市人大代表在1955年的提案中，也要求汽車公司增加公車數目。政府回覆人大代表的函件聲稱，為「照顧其他交通工具和勞動力起見，公車暫維原狀，增加班次、添設站頭等等均暫緩辦」。但發展公車已提上日程，人力車的淘汰也迫在眉睫。1956年，政府為「改善交通，調整車輛」，決定實行「車改」，迅速淘汰人力車。同年，人力車業實行全行業的公私合營後，資方的干擾也已經排除^㉑。按照政府的統一安排，部分工人轉業到三輪車業或其他行業，年紀較大、身體較弱的工人則被停業，給予有限補償。為「防止壞份子造謠破壞」，使工人「消除個人患得患失思想，能服從政府統一調配和轉業」，政府要求工會對工人做動員工作，施以壓力^㉒。自1953年人力車工人騷動被鎮壓後，工人已成強弩之末，喪失了與政府討價還價的能力。在政府的恩威並施下，「車改」進展順利，車廠紛紛關門，人力車被迅速淘汰。至1958年，運行長達半個多世紀的人力車已基本在蘇州大街小巷消失^㉓。直到1980年代，人力車作為旅遊工具，才又重現於景點。

八 餘論：何謂「翻身」？

自1930年代以來，隨着交通工具的機械化，尤其是三輪車和公車的普及，人力車業遭遇打擊。假如人力車業被淘汰，該如何解決車夫的生計問題？學者聚訟紛紜，主要建議有二：一、救濟農村，使農民可安心在家耕種，不必進城尋找生路，減少車夫的來源；二、給車夫提供受教育的機會，提高其知識與技能，為他日改行做準備^㉔。中共在蘇州建政後開始整頓人力車業，至1958年人力車被徹底取締，新政權對人力車工人採取的方法與民國時期社會學者的建議殊為不同。要實現公共交通現代化，人力遲早要為機械力所取代。問題不在於人力車業是否應予淘汰，而是淘汰的過程。本文揭示，蘇州市政府最終淘汰人力車業，並非依靠發展農村經濟，減少農民進城出賣勞動力謀生的情況，亦非依靠培訓人力車工人或為其創造足夠的轉業機會，而是主要依靠行政手段，借助政治運動和強制手段達致。該手段之效果可謂立竿見影，但不得不承認，人力車工人為此付出了巨大的代價。

中共作為一個列寧主義政黨、以無產階級先鋒隊自居的特色決定了其對人力車業的改造方式。中共認為，普通群眾觀念落後，必須由掌握了馬克思主義真理的共產黨員領導，方能最終實現共產主義。因此，中共固然反對幹部居高臨下，對群眾發號施令的「命令主義」，亦反對在決策上跟隨主流民意的「尾巴主義」，認為這是在遷就落後份子，放棄了黨對群眾的領導。處理蘇州人力車業的做法，就是貫徹黨的意志、反對「尾巴主義」的一個實例。可見，儘管國共兩黨都是實行蘇聯式黨治、信奉發展主義的政府，但在治理手段上的區別仍很明顯。中共所建立的「總體性社會」，更能有效地貫徹黨國意

志，行政效率更高，對社會的控制力更強，能做到國民政府有心卻無力做到的事情，但對社會的震盪亦更大。

本文不是從政府或精英的角度，而是試圖站在人力車工人的立場，重構蘇州人力車業消亡的經過，藉此讓弱勢社群發聲，為無權者賦權。人力車工人在中共建政後的遭遇揭示，社會主義對城市貧民來說，既是一種希望，也是一個夢魘。貧民在其中扮演的角色，可能是順民、積極份子，有時還是獲益者。但當他們的利益與黨國的目標發生衝突時，即成為抵制政策的麻煩製造者，甚至淪為黨國專政機器碾壓的受害者。蘇州人力車工人自己如何看待「翻身」這一政治現象呢？不妨聽聽官方秘密收集的一位工人的牢騷：「毛主席來了好是好，路上腳踏〔三輪〕車多，手推車多，汽車多，弄得倪〔我〕人力車工人無生意。說說我倪〔我們〕翻身了，要麼天天躺在牀上，翻來翻去睡不着。」^⑥對有些城市貧民而言，所謂「翻身」，並非時來運轉，「畜生」竟然「鹹魚翻身」成為「國家的主人」，而是生意不斷轉差，夜不能寐，不停翻身而已。

註釋

① 李大釗：〈可憐之人力車夫〉（1917年2月10日），載《李大釗全集》編輯委員會編：《李大釗全集》，第二卷（石家莊：河北教育出版社，1999），頁473-74；胡適：〈漫遊的感想〉（1927年），載季羨林主編：《胡適全集》，第三卷（合肥：安徽教育出版社，2003），頁35。

② 胡適：〈多研究些問題、少談些「主義」！〉，《每週評論》，1919年7月20日，第1版。

③ 參見陶孟和：〈北京人力車夫之生活情形〉（1925年4月）、李景漢：〈北京人力車夫現狀的調查〉（1925年）、強一經：〈濟南洋車夫生活調查〉（1932年12月）、咏莫：〈成都市的人力車夫〉（1935年3月）、上海市社會局：〈上海市人力車夫生活狀況調查報告書〉（1934年9至10月）、言心哲：〈南京市人力車夫生活的分析〉（1935年5月），載李文海主編：《民國時期社會調查叢編·城市（勞工）生活卷》（福州：福建教育出版社，2005），頁1145-1283；Tong Lam, *A Passion for Facts: Social Surveys and the Construction of the Chinese Nation-State, 1900-1949* (Berkeley, CA: University of California Press, 2011), 3-4。

④ 梁實秋：〈計程車〉，載《雅舍小品》（台北：正中書局，1986），頁138。

⑤ 〈中共中央轉發全國總工會黨組等的報告及搬運工會代表大會的建議的指示〉（1950年3月12日），載中央檔案館、中共中央文獻研究室編：《中共中央文件選集》，第二冊（北京：人民出版社，2013），頁215。

⑥ David Strand, *Rickshaw Beijing: City People and Politics in the 1920s* (Berkeley, CA: University of California Press, 1989); Tim Wright, "Shanghai Imperialists versus Rickshaw Racketeers: The Defeat of the 1934 Rickshaw Reforms", *Modern China* 17, no. 1 (1991): 76-111; Michael Tsin, *Nation, Governance, and Modernity in China: Canton, 1900-1927* (Stanford, CA: Stanford University Press, 1999); Hanchao Lu, *Beyond the Neon Lights: Everyday Shanghai in the Early Twentieth Century* (Berkeley, CA: University of California Press, 1999); Fung Chi Ming, *Reluctant Heroes: Rickshaw Pullers in Hong Kong and Canton, 1874-1954* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2005); Zwi Lipkin, *Useless to the State: "Social Problems" and Social Engineering in Nationalist Nanjing, 1927-1937* (Cambridge, MA: Harvard University Asia Center, 2006).

⑦ 曹聚仁：《北行三語》（香港：三育圖書文具公司，1960），頁138-39。

- ⑧ Tang Tsou, "Revolution, Reintegration, and Crisis in Communist China: A Framework for Analysis", in *China in Crisis*, ed. Ping-Ti Ho and Tang Tsou (Chicago, IL: University of Chicago Press, 1968), 277-347.
- ⑨ William C. Kirby, "Continuity and Change in Modern China: Economic Planning on the Mainland and on Taiwan, 1943-1958", *The Australian Journal of Chinese Affairs*, no. 24 (July 1990): 121-41.
- ⑩ Zvia Lipkin, *Useless to the State*, 230-32.
- ⑪ 周杰榮、畢克偉等學者便集中討論中共建政前後的連續性與改變。參見Jeremy Brown and Paul G. Pickowicz, ed., *Dilemmas of Victory: The Early Years of the People's Republic of China* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2007)。關於國民政府的「弱勢獨裁」，參見王奇生：《黨員、黨權與黨爭——1924-1949年中國國民黨的組織形態》（上海：上海書店出版社，2003），頁356-62。
- ⑫ 正如裴宜理在研究上海工人的罷工行為時指出，民國時期的工人並非一個具有高度同質性的整體，而是被籍貫、性別、行業、技術水平等因素分化為不同的社群。他們儘管各自為政，但並不表示在政治上不積極，只是不同的社群捲入不同的政治而已。參見Elizabeth J. Perry, *Shanghai on Strike: The Politics of Chinese Labor* (Stanford, CA: Stanford University Press, 1993)。此一論斷亦適用於1949年之後工人的狀況。
- ⑬ Joel Andreas, preface to *Disenfranchised: The Rise and Fall of Industrial Citizenship in China* (New York: Oxford University Press, 2019), x.
- ⑭ 〈江蘇省各縣人力車狀況一覽表〉，《江蘇建設》，第1卷第1期（1934年3月），無頁碼。
- ⑮ 恨生：〈人力車行，騾馬轎子都被牠無形淘汰〉，《蘇州新報》，1941年3月31日，第6版；芳菲：〈蘇州人力車潮之感想〉，《晶報》，1934年5月2日，第2版。
- ⑯ 林語堂著，Little critic譯：〈苦力之謎〉，載《語堂文集》，上冊（台北：開明書店，1978），頁286-87；梁實秋：〈計程車〉，頁138。
- ⑰ 〈全國人力車，三年內禁絕，社會部令舉辦登記〉，《新聞報》，1946年5月19日，第2版。
- ⑱ 〈蘇州淘汰人力車寬限至五年完成〉，《申報》，1947年1月12日，第3版。
- ⑲⑳㉑㉒㉓ 〈人力車情況調查報告〉（1953年5月），蘇州市檔案局，A32-3-97。
- ㉔㉕ 芳菲：〈蘇州人力車潮之感想〉，第2版。
- ㉖㉗ 上海市出租汽車公司黨史編寫組編：《上海出租汽車、人力車工人運動史》（北京：中共黨史出版社，1991），頁113-15。
- ㉘ 武光：《冬夜戰歌》（北京：北京航空學院出版社，1986），頁34。
- ㉙ 鄧中夏：《中國職工運動簡史》（天津：知識書店，1949），頁1-4。全漢昇指出，由非技術勞動者組成的苦力幫，最重要的任務就是守着勢力範圍而作營業上的保護。如人力車夫，往往把一個城市分割為幾個區，車夫只能在自己的區域內營業，不可跨區經營。車夫如不入行會，則不會被任何區域接納。參見全漢昇：《中國行會制度史》（台北：食貨出版社，1986），頁187-88。
- ㉚ 張聞天：〈城市的地位和城市工作中的階級路線〉（1948年8月31日），載《張聞天文集》編輯組編：《張聞天文集》，第四卷（北京：中國黨史出版社，1995），頁10；〈黃敬傳達劉少奇對石家莊工作的指示〉（1947年12月9日），載石家莊市檔案館編：《石家莊解放》（北京：中國文史出版社，2017），頁236-37。
- ㉛ 〈入城紀律細則〉（1946年4月6日），載中共中央文獻研究室編：《陳雲文集》，第一卷（北京：中央文獻出版社，2005），頁536。
- ㉜ 〈黃敬傳達劉少奇對石家莊工作的指示〉，頁236-37。
- ㉝ 〈中共冀晉區四地委城工部關於蔣管石門的調查報告〉（1947年8月1日），載《石家莊解放》，頁125。
- ㉞ 〈中共冀中區第十一地方委員會石家莊城市工作委員會聯絡部印發關於頑偽情況的參考材料（歷史情況部分）〉（1947年7月20日），載《石家莊解放》，頁58。
- ㉟㊱ 楊振華：〈石家莊解放初期瑣憶〉，載中國人民政治協商會議河北省委員會文史資料研究委員會編：《河北文史資料》，第二十一輯（石家莊：河北人民出版社，1987），頁20；19-22。

- ⑳ 〈中共石家莊市委關於兩個月來的工作情況報告〉，載《石家莊解放》，頁257。
- ㉑ 《六號門》的電影劇本由作家陳明創作，1951年由工人出版社出版，同名電影則由東北電影製片廠製作，呂班導演，1952年上映。
- ㉒ 〈「產業工人」、「手工業工人」、「手工業者」〉，《新蘇州報》，1949年8月13日，第2版。
- ㉓ 〈蘇州市八個月來的工運簡述〉（1949年12月29日），載中共蘇州市委黨史工作辦公室編：《蘇州城市接管與社會改造》（北京：中共黨史出版社，2009），頁250。
- ㉔④⑤⑥⑦⑧⑨ 〈中國搬運工會蘇州市籌委會八個月工作報告〉（1950年10月12日），蘇州市檔案局，A32-6-282。
- ㉕ 〈天津市搬運工會四個月（六一九）工作總結〉（1949年10月4日），載中華全國總工會編：《搬運工人工會工作參考資料》（北京：工人出版社，1950），頁158-60；筆者對蘇州中共老幹部錢正先生的訪談，2019年7月23日。
- ㉖ 《蘇州市工會志》編纂委員會編：《蘇州市工會志》（南京：江蘇古籍出版社，1993），頁43-44。
- ㉗ 〈成立工籌會前後情況〉（1949年12月1日），蘇州市檔案局，A2-6-383。
- ㉘ 〈人力車、馬車工人今日義務勞動〉，《新蘇州報》，1951年7月20日，第1版；《蘇州市工會志》，頁47-48。
- ㉙ 〈把美帝踩到泥潭裏去！記人力車三分會時事座談會〉，《新蘇州報》，1950年11月16日，第6版。
- ㉚ 〈蘇州市委員會辦公室南區辦事處計劃總結報告〉（1954年5月），蘇州市檔案局，A32-6-20。在很多會員的眼中，工會就是以前的行會，加入工會只為「有活幹，不失業，別人不敢欺侮」。參見〈天津市搬運工會七月份工作綜合報告〉（1949年8月3日），載《搬運工人工會工作參考資料》，頁62。
- ㉛ 李富春：〈在工會工作問題上的分歧——1951年12月20日在全國總工會黨組擴大會上的結論〉，載中華全國總工會辦公廳編：《建國以來中共中央關於工人運動文件選編》，上冊（北京：中國工人出版社，1989），頁102-106；〈蘇州市工會聯合會工人幹部學校1956年上半年度工作總結〉（1956年7月），蘇州市檔案局，A32-2-73。
- ㉜④⑤⑥⑦ 中共蘇州市委辦公室、蘇州市檔案局、蘇州市地方志編纂委員會辦公室編：〈解放後三十四年蘇州市大事記（連載一）〉，載蘇州市地方志編纂委員會辦公室、蘇州市檔案局編：《蘇州史志資料選輯》，第二輯（內部發行，1984），頁201、205；203；207；268-69。
- ㉝ 中共江蘇省委黨史工作委員會、江蘇省檔案館編：《蘇南行政區》（北京：中共黨史出版社，1993），頁526；陳雲：〈關於物價問題的報告〉（1949年11月18日），載《陳雲文集》，第二卷，頁25-29。
- ㉞④⑤⑥⑦ 《蘇南行政區》，頁526-27；12-13；462；5。
- ㉟ 管文蔚：〈全力開展蘇南的生產救災工作〉（1950年3月6日），載《蘇南行政區》，頁175。
- ㊱ 〈蘇州搬運工人呼籲全市兄弟大力支援戰勝災荒 表示有信心克服困難生產自救〉，《新蘇州報》，1950年3月28日，第1版。
- ㊲ 〈中國搬運工會蘇州市籌委會八個月工作報告〉；〈人力車情況調查報告〉；〈首批回籍搬運工人抵揚州後 蘇北行署分別遣送〉，《新蘇州報》，1950年4月11日，第1版。
- ㊳ 陳雲：〈工人階級要提高政治覺悟〉（1949年8月25日），載中共中央文獻編輯委員會編：《陳雲文選》，第二卷（北京：人民出版社，1995），頁20。
- ㊴ 蘇州市軍事管制委員會公安部編：《蘇市政情》，第一冊（內部發行，1949），頁2，蘇州市檔案局，I48-001-0029-156。
- ㊵ 〈天津市訂立三輪車、人力車集體合同報告〉（日期不詳），載《搬運工人工會工作參考資料》，頁131-32。
- ㊶ 〈蘇州市人力車工籌委會/賃貨業同業公會集體合同〉（1950年10月12日），蘇州市檔案局，A32-6-282。

- ③ 〈人力車情況調查報告〉；筆者對錢正的訪談，2019年7月23日。
- ④ 〈國務院關於國家機關工作人員在遊覽名勝古蹟時不准乘坐人力車轎的通知〉（1957年10月14日），蘇州市檔案局，A1-3-150。
- ⑤ 王春英：〈新政權下的舊行業：鄱陽縣的基層商業網絡（1949-1952）〉，《史學集刊》，2015年第1期，頁105-14。
- ⑥⑦ 〈蘇州市「三反」「五反」運動開展以來職工生產情況的報告〉（1952年5月14日），蘇州市檔案局，A32-009-0003-021。
- ⑧⑨⑩⑪ 錢正：〈蘇州人力車工人騷動事件始末〉，載蘇州市地方誌編纂委員會辦公室、政協蘇州市文史委員會編：《蘇州史志資料選輯》，第三十二輯（內部發行，2007），頁83；77；79-80；79。第六節內容如無特別註明，均來源於此，不再另註。
- ⑫ 〈蘇州市搬運工會1952年十月份工作報告〉（1952年11月8日），蘇州市檔案局，A32-6-282。
- ⑬ 〈關於奉市長批示更改一、二路公共汽車行駛路線，希即遵辦的函〉（1952年10月14日），蘇州市檔案局，I43-001-0097-067。
- ⑭ 〈關於1953年度蘇州市區公共汽車擴充計劃〉（1952年12月），蘇州市檔案局，I43-001-0096-005；〈關於2路公共汽車全線停駛的通知〉（1953年3月27日），蘇州市檔案局，I43-001-0096-023。
- ⑮ 〈馬車進城尚多困難，城內街道狹隘缺乏停車場所，人力車夫生計關係恐起糾紛〉，《蘇州明報》，1935年1月25日，第6版。
- ⑯⑰ 〈蘇州人力車工人騷動事件始末〉，頁77-85；〈人力車騷動事件結案報告〉，蘇州市檔案局，A01-002-0045。
- ⑱ 〈中共中央批轉搬運工會分黨組關於各地搬運工人中混亂情況的報告及全國總工會黨組的意見〉（1953年8月5日），載《中共中央文件選集》，第十三冊，頁116-20。
- ⑲ 張佐：〈吳縣公安局處理東山區群眾騷動的兩點經驗〉，《蘇州公安》，1949年第4期，頁10，蘇州市檔案局，I48-001-0029-156。
- ⑳ 李富春：〈在工會工作問題上的分歧〉，頁104。
- ㉑ 〈一月來人力車工作情況報告〉（1954年7月20日），蘇州市檔案局，A32-6-292。
- ㉒⑳ 〈蘇州市委員會辦公室南區辦公處計劃、總結、報告〉（1954年），蘇州市檔案局，A32-6-20。
- ㉓ 〈當前人力車工人生產生活思想等情況匯報〉（1954年6月12日），蘇州市檔案局，A32-6-292；〈蘇州市工會聯合會南區辦事處關於人力車情況匯報〉（1954年6月17日），蘇州市檔案局，A32-6-20。
- ㉔ 〈對車輛管理工作的初步方案〉（1954年12月21日），蘇州市檔案局，A32-6-290；〈關於人力車情況的匯報〉（1954年8月21日），蘇州市檔案局，A32-6-292；〈蘇州市委員會辦公室南區辦公處計劃、總結、報告〉。
- ㉕ 〈關於吳耀先同志所提公共汽車擁擠，建議限定人數名額的回函〉（1953年10月31日），蘇州市檔案局，I43-001-0120-029；〈關於公共汽車管理上不夠好的函〉（1956年12月19日），蘇州市檔案局，I43-001-0120-104；〈建議延長公共汽車路線和調整路線〉，《新蘇州報》，1956年10月23日，第3版。
- ㉖ 〈蘇州市人力車業申請公私合營報告書〉（1956年），蘇州市檔案局，B3-10-63。
- ㉗ 〈蘇州市人力車處理方案補充說明〉（1956年12月19日），蘇州市檔案局，G11-002-0007-119。
- ㉘ 蘇州市公共汽車公司編志組：〈蘇州市公共汽車的建立和發展〉，載蘇州市地方誌編纂委員會辦公室、蘇州市檔案館編：《蘇州史志資料選輯》，第四輯（內部發行，1985），頁82。
- ㉙ 上海市社會局：〈上海市人力車夫生活狀況調查報告書〉，頁1233。