

解放初期 北京(平)市的三轮车夫救助工作

□ 连少甫

解放之初的北平,百废待兴。人力车和三轮车行业,是当时生产落后、工业不发达的写照,随着北京市现代化交通运输业的发展,这个行业最终会遭到淘汰而退出历史舞台。但是三轮车业由来已久,从业人员众多,急剧的社会发展变革势必会影响这部分人群的生活,甚至威胁到生存。在这种特定历史条件下,社会发展与保障民生的矛盾关系凸显。一方面,历史的车轮并不会因为别人的阻碍而止步;另一方面,以“全心全意为人民服务”为宗旨的中国共产党不会置劳动人民的生死于不顾。解放之初,北京(平)市人民政府很好地解决了这个看似矛盾的问题,妥善救济和安置了三轮车夫,促进了社会发展,稳定了社会秩序,塑造了新政府的良好形象。

一、解放前后北京(平)市的三轮车夫群体境况

(一)规模庞大,情况复杂

解放前夕,由于北平的电车、汽车运力不足,公共交通十分落后,市内80%的客运总量依赖于三轮车,所以当时绝大多数市内交通是由三轮车来承担。据统计,各种客运三轮车达到3.5万辆,从业的三轮车夫则有4万人之多(有数人共用一辆车的现象,故从业人数比车辆数要多一些)。根据

有关资料,30%左右的三轮车夫是15年以上的老车夫,60%左右是在日本投降前后才改行拉车的,其中2/3为各类工人,1/3为小商贩,另外10%则是由农村来的农民、流亡地主和少数军警。就整个三轮车夫群体而言,情况是比较复杂的。但是有一点是相通的,即解放前夕这些靠卖苦力为生的三轮车夫生活没有保障,再加上旧军警、地痞流氓等的压迫和欺辱,生活十分艰难。

(二)对新中国充满希望,积极参与社会建设

北平解放后,三轮车夫表现出无比欢悦的心情,热烈欢迎解放军入城。有的车夫感慨:“以前我们受尽了气,有些人把我们看成牛马,国民党顽固军警把我们当做鸡羊。庆祝北平解放咱们就高兴了,因为我们不再受人欺侮了。”三轮车工人刘光荣和王涛诉苦说:“国民党匪军军官和特务坐车不给钱,三轮车停在街上常遭警察无理打骂,国民党反动派挖沟、修工事、抓兵、拉夫,只拉我们穷人,逼得我们真没活路。”人民政权建立后,劳动群众翻身做了主人,三轮车夫也挺起了腰杆,改变了被剥削者的地位。三轮车夫有一个基本共识,即共产党为穷人,“共产党来了可以分到车子,分到财主的东西,买便宜粮食,住

房不交房租,一切都会有办法。”所以这些车夫情绪十分高涨,拥护人民政府,甚至可以一天不挣钱而去开会、游行,积极参加接管、锄奸、建政、清运等各项政府工作。北平刚刚解放时,为了维护秩序,2000多名工人自觉组成公安纠察大队,其中三轮车工人就占到1/3之多。1950年朝鲜战争爆发后,举国上下都掀起了轰轰烈烈的抗美援朝运动。北京市的三轮车工人也积极响应党和国家的号召,制定了全市三轮车工人爱国公约,认真执行“拉座向乘客宣传,停车在车口宣传”的条文,随时随地向群众进行抗美援朝的宣传。可以说,三轮车工人的主人翁意识不断被唤起,他们基本成为了北京基层工作强有力的依靠力量,为北京市革命秩序的巩固和社会事业的发展做出了应有的贡献。

(三)生活日益困难,造成严重后果

解放前夕,北平市的公共交通十分落后,仅有5辆可以开动的公共汽车,被称为“一去二三里,抛锚四五回。上下六七次,八九十人推。”解放后,新政权不断整合交通资源,大力发展市内公共交通业,增加公车数量,改善交通环境,便利市民出行(参见下表)。

随着电车、公共汽车等先进

1949年—1950年北京市公共交通发展状况简表

年份	电车日均出车 (量次)	公共汽车日均出车 (量次)	线路
1949年	68	12	
1950年	102	66	市内增设4条 郊区增设5条

资料来源:《中国共产党北京历史(第二卷)》,第75页。

交通工具的逐渐增加,乘坐三轮车的人数大大减少了。三轮车夫只能跑短距离的小胡同,零星地挣钱。三轮车业生意日渐萧条,车夫经济收入更加微薄,失业问题开始突出,生活困难加剧。有些车夫开始抱怨“参加工会和不参加工会一样,也是不能解决问题”;“中央军把我们捆起来,解放军来了把我们解开但又把脖子给捆住了”;“政治觉悟是提高了,但是肚子受不了”等等,不一而足。愤怒的情绪逐渐转化为实际行动,当时“平均每两日即发生一次偷着向电车上投石头的事件,有些三轮车故意走在电车前面,阻碍电车行驶”。车夫生活持续恶化,还引发了一些悲剧。如:三轮车工人荣海因生活困难到无力租车,不能生活下去,便上吊自杀。又如西石桥一三轮车夫,在过西板桥坡时,因经常吃不饱饭,体虚力弱,便摔倒在地,将脑部震伤,却因无钱医治而致死。更为严重的是,还出现了集体抢劫、车夫卧轨、捣毁公共汽车等恶性事件,社会影响极其恶劣,对新生人民政权产生了负面的舆论影响。

二、北京市对三轮车夫的救助举措

面对三轮车夫严重的失业状况,北京市采取了多种救助措施,妥善救济和安置了车夫工人。

(一)临时救济

为解决三轮车失业人员的就业和生活出路问题,北京市迅速采取了发放救济金、调整公共交

通运营策略、以工代赈、协调劳资关系等一系列行之有效的应急措施,以缓解其生存压力。

发放救济金。由于部分失业三轮车工人的

生活已经陷入了极度困难之中,甚至最低的生活保障都难以为继,北京市总工会筹委会建议政府对无法维持生活的工人及其家属予以适当的救济。“冬季救济过去规定在业者不得申请,现改为凡生活确系困难者,经工会证明后,均得申请救济,这样来解决最困难的一部分三轮车夫、洋车夫的生活困难。”1952年3月10日,北京市劳动局、民政局、郊区工作委员会、市总工会等单位共同组织成立了临时救济办公室,各区也先后成立了区临时救济办公室。截至1952年3月22日,城郊各区发出救济款10亿多元(注:旧币制),解决了23558户,82507人的眼前困难,其中,三轮车工人27606人,占总数的34.6%,所占比例最高。三轮车工人韩起龙得到救济后说:“政府救了我们全家。”这次救济工作解了车夫的燃眉之急,起到了雪中送炭的效果,他们普遍反映“救济很解渴”、“不救真不行”。

调整公共交通运营策略。解放初期,北京市的三轮车夫生活困难乃至失业,很大原因是由于电车和公共汽车的大量增加所致,但是公共汽车及电车是代表城市建设进步的设施,不能因三轮车夫失业而停止使用这种设施。在当时条件下,北京市灵活机动地调整了公共交通运营策略:第一,减站,如崇文门至广安门一线,停驶电车,改行公共汽车,将原来的13站减为5站,让出8站的生意给三轮车;第二,提高票价,电车

和公共汽车都酌情提高票价;第三,暂不增加电车和公共汽车的运行数量和线路,由南京来的大部分汽车暂不投入运营。以通县三轮车与北京汽车的争路纠纷为例,最后的处理意见是“汽车跑到八里桥为止,站也设在八里桥,把通州到八里桥的路让给三轮车跑,这样双方都照顾到”。实际而言,还是公共汽车作出了让步。北京汽车公司“为了照顾本市三轮车工人转业的困难,长期没有出足可出的车辆,使收入受到相当损失”。但这些举措一定程度上增加了三轮车业的生意,家庭收入持续萎缩的状况得到暂时改善,同时也转变了三轮车夫对公共汽车的敌视态度,缓解了二者之间积存的紧张关系,缓和了社会矛盾,稳定了社会秩序。

以工代赈。所谓以工代赈,就是政府组织工人参加国家的工程建设,工人通过劳动获取报酬,从而得到救助。这是一种很重要的临时救助措施,也是实现政府和失业工人双赢的救助方式。针对三轮车工人自身的状况,结合市政交通和卫生建设的需要,1952年北京市先后实施了三次大的工赈工程:第一次着重解决三轮车工人的生活问题,开挖龙须沟、前门等7处疏浚河道卫生防疫工程,参加者1850人;第二次为整修大街便道工程,参加者977人;第三次为陶然亭公园挖海工程,参加者3500人。参加工赈的工人中,大部分是生活困难的三轮车夫,还有一部分是失业建筑工人和贫民。这些工程共挖运土达70万立方米,整修城郊道路3168条,整修行人便道34万平方米。工赈工程的大力实施,一方面,救济了失业工人,减轻了其生存压力和经济负担,保障了民生。另一方面,又美化了市政环境,促进了市政建设的发展,一定程度上为城市各项事业的起步和发展奠定

了基础。

协调劳资关系。很多车夫没有足够的本钱去购买三轮车,大多是租用车厂的车,定期支付租金。解放初期,车主因害怕被斗争,大多不敢要车租。车租大部分不是由双方协议商定的,而是由工会裁定或由工人提议决定的。随着物价上涨,车租已经低于了修车费用,车主开始拆卖车或不修车,采取消极态度。据1949年6月对5个车厂的调查,“5个厂车辆解放时共有181辆,已减为139辆。”广大车主纷纷反映“车租微薄,无法生活更无力添购皮带零件,实难继续营业”,希望政府能在“劳资两利”的原则下予以调整。一方面,车夫生活已困顿不堪,主张维持原租价或在车主负责修车的前提下适当增加;另一方面,车主坚持提高租价,保障车厂的正常运营。双方各有苦衷,劳资关系骤然紧张起来。市总工会搬运工人工作委员会做出决定:“由于三轮车工人的收入这样少,生活这样苦,也就很难做到劳资两利,只能根据工人每日实际收入情形来确定其纳租能力。车主不能要求很高的利润,除够修车外再有些微利润就行,在双方凑合的情形下暂时维持下去。”在这次劳资关系矛盾中,政府做出了有利于劳工的裁决,虽然在一定程度上有损于车主的利益,但是避免了给车夫困难的生活雪上加霜,不致于使其走向破产的境地。

(二)移民转业

随着首都各项事业的发展,必须适当增加公共汽车、电车等现代化交通工具,三轮车业势必日益萎缩,而解决三轮车工人再就业的根本举措就是设法使其转业。北京市三轮车工人失业问题引起了中央的高度重视,刘少奇曾亲自批示,“应由工会和车夫同志们讨论他们转业生产问题,劝他们从事农业及其他生产或在城

市附近办某种劳动合作社。”但是新中国成立初期,社会失业人口众多,北京城难以有效吸纳规模庞大的闲散劳动力。针对失业三轮车夫的特点,北京市采取的大多是异地安置和移民转业措施。

积极筹备。1950年初,市民政局联合市劳动局、市总工会搬运工作委员会组成了北京市就业生产指挥部,负责转业的动员、登记、组织、教育等各项任务,统一领导三轮车夫移民转业工作。为了做好准备工作,市民政局曾派专员奔赴察绥两省,与当地就运送安置工作作了周密妥善安排,并成立了专门机构负责接收与安置移民。察绥两省为移民预留了土地,准备了房屋、粮食、牲畜和农具。此外,市劳动局还积极与东北本溪煤铁公司取得联系,交涉并达成相关移民安置协议,决定选送三轮车工人赴该公司从事工厂、矿山的劳动作业。本溪煤铁公司也提前为移民工人预备了宿舍,并按照个人能力,分配给96工分到450余工分的工作。整个安置筹备工作进行得井井有条,保障了移民车夫的权益,消除了他们的后顾之忧。

妥善安置。在每批移民启程前往安置地区前均以5至8户编为一组,选出能力较强的小组长负责领导,以维持途中秩序。移民离京时,均有外省干部来京接运,北京市人民政府和三轮车工会也会派工作人员协同护送。在去往察绥两省的途中所需的车费及伙食费全部由北京市政府供给,赴本溪途中的花费则是由煤铁公司负责,移民车夫不存在任何顾虑。每当移民抵达目的地时,都有干部主持召集当地群众举行联欢大会,有时县长亲临讲话,也有的用秧歌列队欢迎,沿途用汽车、牛车护送到村,所以移民群众很受感动。察绥两省政府为移民分配了土地和房屋,并无利贷给生产垫本每人小米560斤,其

中包括:8个月的伙食费,每人每月贷给小米30斤,共计240斤;种籽农具费,每人贷给小米110斤;牲畜费,每人贷给小米190斤;安家费,每人贷给小米20斤。可以说,移民群众的基本生活得到了保障,生存状况较之以前大为改观,多数车夫表现出了极大的生产生活热情。

扩大宣传。由于部分市民轻视劳动,留恋都市,宁愿在城市挨饿也不愿到农村参加生产。为了消除这种思想倾向,加快移民转业进程,北京市加大宣传动员力度,着重介绍察绥和东北的实际情况,用真实案例打动失业的车夫工人积极转业。先期移民成功的群众纷纷给亲戚朋友写信,介绍安置地的生活状况,鼓励加紧参加移民。如移民尚世修给邻居写信说:“现在分得好地二十亩,大房两间,窗纸糊好了,炕席是新编的,锅、风匣、碗、盆、铜水勺全都准备好,回到自己老家也不会想得这么周到,希望快来,勿失良机。”这就对移民安置工作的顺利进行提供了有力的宣传动员保障。此外,还有些工人家属拒绝参加移民转业,工作组就委派女干部到这些家属中间做深入的动员,收效也十分显著。经过各种形式的宣传动员工作,截至1950年5月,前后参加移民者共18批,7150人,其中赴绥远的有10批4713人;赴察哈尔有8批2437人;另外去东北的工人有2批351人。这些移民工人中三轮车夫占到了大多数,是重点安置人群。移民转业工作的大力、持续开展,实现了劳动力的整合,缓解了北京城的就业压力和经济负担,促进了全市经济的恢复和发展。

(作者单位:北京师范大学
北京 100875)

【责任编辑 王锦辉】