

生计、文学与政治：被消费的身体

孔雪 岳永逸

摘要：民国北平的近代化进程步履蹒跚，这种无奈的身姿也映射在作为“苦力”的人力车夫的身躯内外。整日奔跑，可能暴毙在途，这种最直接对身体的消费还时不时面对军警等强势群体的欺凌。因应“五四”新文化运动平等、自由的理念，人力车夫的身体在成为高呼“劳工神圣”的五四文人创作与臆想对象的同时，也被有着同情心的文人尴尬地消费着。因为不同的目的，不同的政治集团也合力将人力车夫的身体推向了肉搏的前台，从而使之在行业公会内部、政府与党部等北平多种政治力量的博弈场中昙花一现式地粉墨登场。作为边缘和被消费的群体，人力车夫的身体也就成为生计、文学、政治和艺术的演练场。

关键词：北平；人力车夫；消费；身体；苦力

作者简介：孔雪，北京师范大学文学院硕士研究生（北京 100875）；岳永逸，北京师范大学文学院副教授

一、另一个北平

历史悠久的城市如一部老书，从边角到内容都被时间灌注了重量。对于老旧北京，或许只有“北京乎”三个字的慨叹才能担负得起这份重量。^① 其实，一座历史悠久的城市不仅是一个客体，同时也是一个主体，有她自己的“肌理、脉搏、呼吸与生命”。^② 现代主义鼻祖波德莱尔笔下的巴黎如此，唯美主义者王尔德笔下的伦敦也如此。因着对电车（当当车）和市井的情愫，张爱玲将之存生的大上海的脉搏描述成电车的“当当”声和纷繁的菜市货声。^③ 虽然也不乏嘟嘟车，民国北平的脉搏则是跳动在无数“祥子”——人力车夫的身体里。这些终日奔跑在京师大街小巷，用双脚串联起家家户户日常生活，又挣扎在诸多社会场所和现代化进程中的苦力，除了“五四”时期知识分子举着“劳工神圣”的口号谱写文艺赞歌之外，几乎被忽略在民国纷乱的历史尘埃中，其赖以生存的“身体”更是渐行渐远。

在民国北平，人力车夫的身体是一项“致命”消费。在生命最鲜壮的时期出卖身体后，车夫们“再把窝窝头变成的血汗滴在马路上”，^④直至搭上性命。孙俚工的短篇小说《被隔绝的世界》讲述了一个车夫儿子患重病，因富人打牌不准回家而白发人不得送黑发人的故事。欧阳予倩的短剧《车夫之家》则是一部在帝国和封建势力压榨下，车夫丧子又被迫搬家的血泪史。这些创作，连同经典的《骆驼祥子》，意味着大半个北平的社会脉络和世态炎凉都可以从一个名不见经传的人力车夫的起落人生勾画出来。不仅如此，作为一个庞大的边缘群体，人力车夫还直接卷入了北平社会的近代化进程之

① 参见姜德明编：《北京乎》，北京：生活·读书·新知三联书店，1992年。

② 岳永逸：《老北京杂吧地：天桥的记忆与诠释》，北京：生活·读书·新知三联书店，2011年，第311页。

③ 这在其小说《封锁》与《中国的日夜》中有集中的描写，参见张爱玲：《张爱玲短篇小说集》，台北：皇冠出版社，1977年，第486—507页。

④ 老舍：《骆驼祥子 月牙儿》，武汉：长江文艺出版社，2010年，第2页。

中。但边际群体历来鲜见于正史,文人激情唱诵的人力车夫用身体书写的“另一个北平”终究难免黯然入墓。

这另一个北平,“不是帝王将相的,不是文物古迹的,也不是顽主与发小儿的,与他们有着或远或近的关系,但更是生活在北京的名不见经传的芸芸众生自己的……北京是因为他们才存在的,他们不是北京的经线就是北京的纬线”。^①在今日大众传媒、娱乐帝国津津乐道的民国风流韵史和情色、间谍、厉鬼夹杂的政治博弈之外,人力车夫的身体将呈现出另一个低调、厚重也复杂多样的北平。

二、暴毙的苦难

1925年,在北京城内二十区署挂号的营业人力车有二万九千辆,自用人力车有七千五百辆,在城外四郊挂号的人力车有七千七百辆,共计四万四千二百辆。人力车夫有六万余人,依靠人力车夫生活的家口约有二十万人,“除乞丐以外这些以人类代牛马的东洋车夫算是最穷苦的人了”。^②1928年国都的南迁,并未对北平人力车夫群体规模产生明显影响。1931年,人力车夫这种苦力,在社会上“很占势力”,其人数约占北平总人口(80万)的百分之七,占成年男子的百分之十一,即,每九个成年男子中就有一人力车夫。^③

相对庞大的人力车夫群体,人力车传入北京的历史则略显简短。19世纪末,人力车由日本传入中国,时人称“东洋车”或“洋车”。如同那个年代的洋鬼子、洋火、洋枪、洋炮等时尚词汇一样,“洋车”同样从语言学的角度传递着举国上下的五味杂陈之感。光绪十二年(1886),人力车作为私人用车出现在北京。早期人力车外形粗糙,行路时辘辘作响也并不稳当,座客尚少。义和团运动中,作为洋货,洋车也在被砸之列。自宣统元年(1909)胶皮人力车引进后,不断改造的人力车逐渐成为有身份、有脸面的北京人出行的重要交通工具。古老的北京被狭窄的胡同和幽深的巷子通连着。即便之后有叮当车、汽车等新式交通工具,运价偏低、轻便灵活的人力车依然是穿梭北京老城旧街的最佳选择,颇受青睐。

19世纪末,大批外来人口涌入北京寻求生计。京城的人力车业既不乏从业者,也不少客源。与此同时,列强驻京人口也不断增加。“眼光向下”的洋人对人力车夫的关注,更多在于该行当的神秘以及中国的贫瘠苦难,并非其苦力本质。很多珍贵影像资料的摄取、保存,甚或对于人力车夫的研究也始于洋人,盛于洋人。^④李景汉、房福安原及后来的戴维·斯特兰(David Strand)等,对人力车夫的调研都侧重于社会、政治、经济层面,而非人力车夫这一群体作为苦力的生活肌理,尤其是他们的身体。作为一个行当,人力车夫出卖体力,消耗生命,其身体刻写着最直接的辛酸与苦难。

在《骆驼祥子》的开篇,老舍梳理了北平洋车夫的派系:年轻力壮腿脚灵利的有漂亮的车,出车收车都有自由;岁数稍大的,也多少能保住自己的尊严,但年龄在40岁以上20岁以下的,则是车破人贱。大部分人力车夫始终是苦力,正如苦力一词进入英文中的发音与拼写仍是“Coolie”。苦力行业悲苦的本质不会因几个年轻力壮且车也漂亮的少数人有所起色。因无需知识技能,“北平之拉车业,

① 廖明君、岳永逸:《现代性的都民俗学——岳永逸博士访谈录》,《民族艺术》2012年第2期。

② 李景汉:《北京人力车夫现状调查》,《社会学杂志》第二卷第四号(1925年4月)。

③ 房福安原:《中国的人力车业》,《社会月刊》第二卷第七号(1931年1月)。

④ 晚清民国时期很多外国摄影家保存下了珍贵的北平人力车夫的影像资料,如 Hedda Morrison, *A Photographer in Old Peking*, New York: Oxford University Press, 1985。此外,还需特别关注 Sindy D. Gamble, *Peking: A Social Survey*, New York: George H. Doran Company, 1921; David Strand, *Rickshaw Beijing: City People and Politics in the 1920s*, Berkeley: University of California Press, 1989。作为对早期中国社会学有着重要影响的外国学者,人力车夫是甘博解读旧北京的重要群体,而新近的斯特兰则从人力车夫来透视北平的政治格局及其演进。

有似劳工之逋逃藪,各种失业之工人,无论有无技能,莫不暂以之为栖身之所,俟有别种工作可寻,则又弃而他就焉”。^①诸如来自被撤差的巡警或校役、把本钱吃光的小贩、失业的工匠等不同群体的大多数人力车夫都是到了生死界限不甚分明时,“才抄起车把”,在筋肉进一步衰损后,早晚都会“一个跟头”死在马路上。^②

以拉车过活的人,命多凄苦惨烈,或冻毙、热毙,或被警棍痛打、撬照会、拿坐垫、拳打足踢等都是普遍现象。这些在《华年周刊》1934年第四卷第二期的“读者来信”中有着清楚的记述。当年市民对人力车夫生活情形的描述并非夸张。截止2012年初,在北京市档案馆开放的民国档案中,有关人力车夫的京师警察厅编存文卷共268条,暴毙倒地身死、被汽车撞倒、被军警殴打、与座客纠纷以及被杀郊外的案例频现。其中,车夫猝死的记录9条,所言车夫多因终日疲于奔命导致的痰拥气闭而亡。车夫吴吉升拉客从教子胡同到西珠市,行至石头胡同南口外时,忽然栽倒,痰拥气闭当即身亡。40多岁的车夫庆福也因“摔倒痰拥之证身死”。奔跑中的车夫范德禄痰拥气闭身死,赤贫无资办棺殓,警察署不得不发给棺木。^③北平人力车夫的频频暴毙,显然与赤贫身体的过度消耗有关:常年高度紧张地奔跑于风雨寒暑之中,呼吸着污秽之尘土,“不得少息”。^④

除暴毙猝死之外,京师警察厅编存文卷中记载汽车、马车或电车撞伤或撞死人力车夫的记录有20条之多。幸者蹭伤,不幸者则性命不保。1915年5月11日下午,奥人马德那的汽车在米市大街撞到了一辆人力车,车夫和座客都受伤,洋车撞毁。马德那赔偿了包括车夫医药费、调养费和洋车维修费等全部费用。这样的案例仅仅是凤毛麟角。苗金奎、李海在拉车途中,都被汽车撞倒,人伤车毁,结果是怎样处理的就不得而知了。^⑤

开放的档案中,人力车夫因口角被军人、洋人殴打记录有6条。在北平的马路上,民国北平的阶层或许可以划分成拉车的和坐车的。倘若人力车夫是以人类代牛马的不人道的行当,那自有把人类当牛马的不人道的座客。在民国北平,军人、洋人经常充当这类不人道的座客。1913年,美国兵坐王胜人力车至燕家胡同下车未付车资,王胜讨要车资时,这位美国兵将王胜揪打后逃逸。^⑥1916年,军人金德俊、颜玉堂乘坐人力车走至西斜街玉皇阁庙前时,车皮带炸裂,只得租借地方停放皮车。车夫陈德珍要的停放费偏高,金德俊嗔骂陈以致口角,遂用皮带将车夫头部打伤。^⑦军警对人力车夫的刁难更是普遍,诸如抢走车垫子,使之拉不成车等等。^⑧

如果陶孟和、李景汉等对于生活费、车租等量化研究足以说明人力车夫何以艰难度日,那么档案中记录的车夫行路途中暴毙、被殴、被撞伤诸案例,足以证明数字所忽略的车夫的身体——最直接而致命的消耗体——是多么的脆弱与高危!身体,也就成为人力车夫最直接的苦难。

①④ 陶孟和:《北平生活费之分析》,北京:商务印书馆,2011年,第30、77页。

② 老舍:《骆驼祥子 月牙儿》,第2页。

③ 参见北京市档案馆藏,光字第一九三号,中华民国三年五月,《外右二区呈报人力车夫吴吉升途中猝然倒地身死相验卷》,现档号J181-018-02322;巨字五五九号,中华民国二年十二月,《外右三区呈报人力车夫庆福跌倒身死情形卷》,现档号J181-018-00672;剑字第一九号,中华民国二年十月,《外右二区呈报人力车夫范德禄途中身故验埋卷》,现档号J181-018-00658。

⑤ 参见北京市档案馆藏,淡字二零二号,中华民国四年五月,《内左一区详报奥人马德那汽车碰伤人力车夫办结情形卷》,现档号J181-018-04367;麟字三七七号,中华民国四年六月,《内左一区详报葡人开驶汽车撞伤人力车夫情形卷》,现档号J181-018-04369;当字四二二号,中华民国九年六月,《内一区呈报人力车夫李海被美国人马法立行驶汽车撞伤腿部情形》,现档号J181-020-04858。

⑥ 北京市档案馆藏,玉字一二七号,中华民国二年六月,《外右二区表送美国人揪打人力车夫王胜等情一案卷》,现档号J181-019-01426。

⑦ 北京市档案馆藏,服字一八四号,中华民国五年十一月,《内右二区呈报军人金德俊等殴伤人力车夫陈德珍办理情形卷》,现档号J181-018-06417。

⑧ 参见萧乾:《萧乾散文》,北京:人民文学出版社,2007年,第181页。

三、作为意象的神圣劳工

“五四”时期,受西方熏染的文人重身体力行,倡导“劳工神圣”,但字里行间又摆脱不了万般皆下品的轻视体力劳动者的桎梏,这才有了“到民间去”的呼召、践行,^①直至发展成为“向泥腿子学习”的边区文艺政策。“宁为牛马于通衢,犹胜转死与沟洫”^②之类的诗行就明显有着骨气过剩的书生意气。作为向来自然而然被社会忽视并消费的一群,“五四”时期因为蔡元培、李大钊等启蒙者高呼的“劳工神圣”口号,人力车夫进入了文学场域,甚至出现了所谓的“人力车夫派”。车夫的身体成为文人最直接的消费对象与意象。“饿肚皮”、“年纪小”、“衣衫单薄”、“又饥又寒”等类似语汇大量出现在“人力车夫派”的文学创作中。抛开人力车夫派诸位方家在诗歌、小说等白话文学体裁、题材的开创之功,这些本土文人出于一片同情心而描摹车夫身体的苦难,与洋人镜头下老旧北京残垣断壁上的荒草、踟蹰而行的骆驼异曲同工,相映成趣。

至今为止,这些创作中影响最大、引用最多的是鲁迅的《一件小事》。横眉冷对千夫指的鲁迅对人力车夫的态度很是温和,并认为需要仰视才见,以至于“要榨出皮袍下面藏着的‘小’来”。^③尽管在鲁迅笔下,人力车夫面前的文人道德上是如此“微不足道”,^④但人力车夫的背影也带上了一缕阴郁、决绝甚或畸形的道德阴影。与现实生活中人力车夫实像相较,在五四“劳工神圣”的光环下,这个需仰视才见的高大背影不过是一瞬间浪漫主义的臆想。无论同情心和良心的拷问是如何本真,当文人“消费”劳工时,感性始终高于理性,笼罩在字里行间的是坐车、拉车双方都无力自拔、无可奈何而苍白、惨淡的光晕与晕眩。

对此,身体力行倡导白话写作的胡适写得更为直白。客告车夫,“你年纪太小,我不坐你车,我坐你车,我心凄惨”,但车夫却告客,“我半日没有生意,又寒又饥。你老的好心肠,饱不了我的饿肚皮。我年纪小拉车,警察还不管,你老又是谁?”感性的客人只得最后点头上车。^⑤如果说胡适诗作还多少展现了文人内心的纠结,那么《新青年》同期刊载以“日光淡淡,白云悠悠,风吹薄冰,河水不流”为开篇的沈尹默的《人力车夫》则更像一首云淡风轻的儿歌,不图功用。最终,沈氏给单衣已破、汗珠儿颗颗往下坠的车夫只是一片唏嘘,当然也是难能可贵的同情心而已。

在现实中,车夫的身体被军人、洋人等高高在上者的使用消费的外延与内涵都相对单一。与此相左,在文学场域中,文人对车夫身体的消费是多元与混搭的:对劳工神圣的光环下高大身影的歌颂,面对老幼车夫求生计的进退维谷,文人浪漫主义情愫下不合时宜的渲染,等等。不过,这一时期也有些许不同的声音,有些是无意的,只是叙事写实。^⑥对人力车夫派的亢奋写作,梁实秋不合时宜地冷语道:“其实人力车夫凭他的血汗赚钱糊口,也可以算是诚实的生活,既没有什么可怜恤的,更没有什么可赞美的。”^⑦此话自然引发了鲁迅和梁实秋之间的一场论战。但就在文人论战如火如荼时,对此无知无觉的祥子们,继续挥汗如雨地奔跑着。

有学者将五四时期包括人力车夫派的一系列“劳工神圣”的文学创作归因于传统士人情结浓厚的中国现代启蒙知识分子的“原罪”。不同于基督教对原罪的定义,中国现代启蒙知识分子的原罪范

① Chang-tai Hung, *Going to the People: Chinese Intellectuals and Folk Literature, 1918-1937*, Cambridge, MA: Harvard University Council on East Asian Studies, 1985.

② 李大钊:《可怜的人力车夫》,《甲寅》1917年2月10日。

③ 鲁迅:《一件小事》,《晨报·周年纪念增刊》1919年12月1日。

④ Susan Daruvala, *Zhou Zuoren and an Alternative Chinese Response to Modernity*, Cambridge, Mass.; London: Harvard University Press, 2000, pp. 38-39.

⑤ 参见胡适:《人力车夫》,《新青年》第4卷第1号(1918年1月15日)。

⑥ 参见茅盾:《上海大年夜》,《文学季刊》第三期(1934年4月1日)。

⑦ 梁实秋:《现代中国文学之浪漫的趋势》,见黎照编:《鲁迅梁实秋论战实录》,北京:华龄出版社,1997年,第17页。

畴被划定在自由、平等和人道主义等西方理念之下。启蒙者可以赋予人力车夫以同情,却不足以给予他们命运的转折,由此引发了知识分子内心的不安、迷茫与焦虑。没有知识便罢,有了知识却往往又只能作罢。至今,中国的知识分子都未解开这个结。向上一路者,坐看它越爬越高,直指所谓知识分子的高洁与独立人格,发思古之幽情;向下一路者,投机取巧,上下迎合,左右逢源,自圆其说为“公共知识分子”。

无论现代启蒙者如何做困兽之斗,在后人辨析出的现代与现代性的牢笼中左右手互搏,他们在生活和写作实践中对人力车夫的双重消费却是无法开脱的事实——只有一个祥子因为老舍而长留文学史,数不清的祥子则没有名姓,下落不明。但是,这里并未将《骆驼祥子》作为文人消费人力车夫的典型。一则《骆驼祥子》是1930年代老舍创作成熟期的作品,与五四文学领域的人力车夫风潮已有一段间隔;二则虽同是写人力车夫,老舍的笔触显然更为老道,深沉悲怆,他以祥子起落颠簸的人生反映的已不是单个人力车夫这一群体的生存何以苦痛。^①

四、苦力的政治学与暴动的肉身

“我可怜的丈夫,他拉车累得吐血了,如今我的儿子又在这大风雪中拉车,可怜我那十二岁的孩子,拉一步喘一口气!”^②这是1919年陈独秀写作的。和倡导“劳工神圣”的知识分子不同,陈氏模拟一位人力车夫妻子口吻控诉拉车人劳苦的目的,并不在于张表同情,而是直指那些朱门酒肉臭的文武官员及其子孙。同年,陈独秀所写的北京十大特色中的第五大特色为:“十二三岁的小孩子,六十几岁的老头子,都上街拉车,警察不曾干涉”。^③虽然人力车夫群体夹杂了老幼妇孺,病态丛生,但陈独秀依然将人力车夫列为了无产阶级的一个组成部分,是后备的革命力量。早期革命党人苦心呼吁,希望人力车夫这一北京人数庞大的群体可以实现自救,并转化成现实中的革命力量。不少共产党员如林育南、郑凯卿、陈延年等人还先后进入人力车夫群体共衣食。流传最广的轶事则是毛泽东在黑板上先写了一个“工”字,又写了一个“人”字,以此告知劳工自救、创造一片新天地。

这段人力车夫与革命党人的蜜月期终究没有长久。在《中国社会各阶层分析》中,毛泽东这样写道:“都市苦力工人的力量也很可注意。以码头搬运夫和人力车夫占多数,粪夫清道夫等亦属于这一类。他们除双手外,别无长物,其经济地位和产业工人类似,惟不及产业工人的集中和在生产上的重要”。^④这段话曾被反复使用,有学人用以强调毛泽东对苦力工人的重视,但事实则是如文中所言,苦力工人太过分散并不及产业工人集中,在生产上也远没有产业工人重要——他们毕竟是直接消耗体力的群体,纵是罢工可能造成的瘫痪也不及产业工人来势迅猛。1921年到1922年间,早期的共产党人曾多次尝试组织人力车夫工会,但大都无果而终。这和民国时期北平、武汉、南京、上海等地对人力车夫救济无果的原因类似:把图书馆、娱乐室开给衣不遮体、食不果腹的人力车夫,在本质上的逻辑并不比“何不食肉粥”高明多少,自然也不能指望这些饱受奔波之苦的苦力拿出足够的热情去拼命。

尽管早期共产党人并没有将革命力量的重心放到人力车夫群体上,人力车夫仍然是被作为弱勢群体来收受社会各界人士的救济。1928年后,北平的情况发生逆转。人力车夫工会诞生,并且因着

① 虽然主旨是跨语际实践,但刘禾却画龙点睛式地触及《骆驼祥子》的个人主义这一命脉,并认为它可能是中国现代文学中精细审视个人主义的唯一一部长篇小说。参见 Lydia H. Liu, *Translingual Practice: Literature, National Culture, and Translated Modernity—China, 1900–1937*, Stanford: Stanford University Press, 1995, pp. 103–127。要提及的是,与常见的文学批评不同,王德威对《骆驼祥子》的解读格外关注祥子拉车的体态(bodily gestures)和对身体自我消费的终结(gruesome gestures)。参见 David Der-wei Wang, *Fictional Realism in Twentieth-Century China: Mao Dun, Lao She, Shen Congwen*, New York: Columbia University Press, 1992, pp. 144–156。

②③ 陈独秀:《独秀文存》,合肥:安徽人民出版社,1987年,第409、533页。

④ 《毛泽东选集》第1卷,北京:人民出版社,1991年,第8页。

北平庞大的人力车夫人数,骤然成为国民党内政治运动和市政中的红角。1929年,在发动的多次人力车夫工潮中,人力车夫通过静坐、示威、请愿活动迫使政府采取了若干抑制汽车、电车发展的举措,从而为自己争取在以西方为标杆、内外合力下的都市近代化进程中,不断被以机械为表征的现代科技、文明、卫生所吞噬的生存空间。^①北平人力车夫直接对抗电车表面上是老旧的人力车行当与新兴电车业之间的对峙,但人力车夫从被“救济”到“主动”争取生存空间的转型背后却有着复杂的动因。

清末以来,政府对各种行业组织的管控是逐渐加强的。1905年,清政府就成立的商会分类统辖,管控也松软。1918年,在北京的民国中央政府颁布了《工商同业公会规则》,开启了对行业管理的法制化进程。1929年8月,迁都南京不久的国民政府颁布《商会法》和《工商同业公会法》,并以此为依据对原有商会和同业公会进行系统改组整顿。蒋介石在1927年成功发动政变,改组国民政府,各地也纷纷成立效忠蒋介石的新政府。然而,这不但将国民党内部的派系斗争、冲突进一步公开化,也使得各地原本就错综复杂的关系更加复杂。在以蒋介石为首的国民政府急欲对整个社会全面管控而颁布《商会法》和《工商同业公会法》的前后,原本处于社会下层,靠体力谋衣食的行业群体也就凸显出了重要性,成为还未整合好的国民党党部和政府之间以及国民党与共产党等其他党派之间博弈角力的棋子。因此,同期在全国各大城市的罢工运动风起云涌。当然,尽管都是以对从业者身体的直接规训为基础,对行业的整治也牵涉到文明、卫生、科学、民主等受西方影响的中国精英求发展的现代化诉求。如在成都市市政府成立不久的1928年11月,在剃头匠、烟贩和挑水夫等鼎力支持下,成都茶社工会就掀起了声势浩大的罢工运动——停业抗捐;1931年,成都茶社工会再次发起类似运动,并随时做好营救被捕同胞的准备。^②

在如此波澜壮阔的时代背景下,包括人力车夫工会、电车工会等17个分工会在内的北平市总工会应运而生。早在北伐之后,国民党力量就难以牵制地方行政机关,而后者对地方党部则是既不甘心顺从,又不至于得罪的暧昧态度。这样,人力车夫及其工会的集体示威运动便成为地方党部与政府博弈中一石二鸟的锐器:既可以打着救济人力车夫的旗号组织、支援人力车夫,又可以借此将矛头转向地方政府得以对其有所牵制。其次,北平总工会内斗是1929年砸电车风潮的直接起因。暴动的主要领导人张寅卿起初是为抵制总工会改选,组织人力车夫工会之下的西单支部发动暴乱。虽然包括人力车夫工会在内的17个分工会都对此表示抗议,但最终暴乱以“反对电车公司”的口号煽动起大量人力车夫,诉求也从改选直接导向了抑制电车业的发展。换言之,1929年北平人力车夫暴动风潮有着潜存于必然性中的偶然性。

现今看来,人力车夫自保的运动在整个北平近代化的进程中有些回光返照的意味,但在当时却缓解了庞大人力车夫群体的生存压力,也因避免了大量失业流民的产生而为都市赢得片刻安宁。然而,这次人力车夫高大的身影依然不坚实,它只是夹杂在各种政治力量博弈中,幸运地被一束天时地利人和的光捕捉到,从而得以拉长的。

戴维·斯特兰指出,通过1929年春天到秋天一系列的抗争,北平的人力车夫在国民党的庇护下,将自身擅长的街头斗争和集会整合到市民权利与公共政策的合法范畴中,从而成为北平政治舞台上最活跃的团体之一,并利用现代党政和公民权利为自身争取生存空间。^③这种现代性的解读似乎并不能准确描述北平人力车夫在民国纷繁政治运动的所谓“地位”——它充其量是一个“位置”,或者说,如同任何政治运动当中的工具一样,人力车夫只是一种被动性大于主动性的机会性填充,被利用

① 参见罗芸芸:《卫生的现代性:中国通商口岸卫生与疾病的含义》,向磊译,南京:江苏人民出版社,2007年;史明正:《走向近代化的北京城:城市建设与社会发展》,王业农、周卫红译,北京:北京大学出版社,1995年。

② 参见 Wang Di, *The Teahouse: Small Business, Everyday Culture, and Public Politics in Chengdu, 1900 - 1950*, Stanford; Stanford University Press, 2008, pp. 69 - 71。

③ 参见 David Strand, *Rickshaw Beijing: City People and Politics in the 1920s*, pp. 242 - 243。

的直接对象并不是车夫们的心智,而是他们这一庞大群体在参与静坐、示威活动时最直观的且声势浩大的肉身。勒庞专书阐释的“乌合”强调的是置身群体中的个体身不由己与情不自禁,即盲从。^①这在世界各地的群体运动中大抵如此。同理,很多车夫在不知所然的情况下加入了工会。盲目随大流的从众性使得任何请愿活动都能迅速征召到大量人力车夫参与,加之国民党的庇护、怂恿,车夫们才敢于对抗军警及其背后的政府,但对抗也只是采取了请愿、示威等最基本的身姿。这样,国民党地方党部就可以举着救济人力车夫的旗帜,制衡政府。

在北平整个近代化进程中,以1929年为高峰的多次人力车夫工潮是人力车夫的身体与电车、汽车等现代交通机械的抗争。^②就当时的北平时局而言,原本就被消费的人力车夫的身体沦为国民党党部与政府对弈的棋子。无论哪种情境,人力车夫的身体要么被利用,要么被淘汰,始终被时局、时代和党政消费着。在这个大写的被动句中,人力车夫赖以生存的肉身荣幸地由宾语成为主语。

人力车夫的暴动在一定程度上是成功的。他们用满脸的愤怒、膨胀的血管和绷紧的肌肉短暂地制约了机器。但是,为自身求得残喘的结果依然要出卖体力,或者仅仅是为了安稳地出卖体力,也即暴动中爆发出的巨大的肉身力量并不能让他们一劳永逸,而是苦力生计的循环往复。在暴动中,肉身昙花一现般的成为主体,又迅速地归于灰暗,无法摆脱被消耗的命运。迎接这些暴动肉身胜利果实的,是次日清晨要被他们奉为“爷”的座上客。这种逻辑,终究还是“可怜身上衣正单,心忧炭贱愿天寒”的卖炭翁式的苦悲困境。在近代工业化、都市现代化的进程中,人力车夫和他们的肉身始终都是弃儿。

人力车行当弃儿式的命运从它的人员构成上也呈现着某种印证。在北平交通工具变迁史中,人力车一洋车也曾经风光一时,穿梭于新老胡同、城门内外,散发着“洋”气,焕发着荣光。但人力车夫出卖体力的本质,加之北平经济发展缓慢而贫民、流民日益增加等诸多因素,使人力车行当越来越成为北平流动的“流民收纳器”。除前文提及的各种失业之工人、被撤差的巡警校役、把本钱吃光的小贩之外,落魄的旗人子弟等穷途者皆汇聚其中。所以,北平的人力车业不仅是一个世态炎凉的透视镜,更是一座古城在特定历史时期的转型巨变中不得不面对的棘手瓶颈。于此,也就可以明白当时政府在一系列人力车夫肉身暴动中的暧昧——对打砸电车的无奈姑息,这也正是北平这座老城踟蹰前行的无奈身姿。

五、惺惺相惜的身体:祥子与月牙儿

老舍的“好”不止在于他写出了祥子身心的挣扎和那个时代的挣扎,更在于他的作品总有一种细腻且尖锐的敏感度:比如他写到祥子和妓女小福子之间的相惜情愫,更值得玩味的还有他的“骆驼祥子”与“月牙儿”之间不见首尾的呼应。在现实中,人力车夫出卖的是蕴含在肉身的力量与体面,妓女出卖的是肉身与尊严。同样是挣扎在社会底层的弱者,车夫与妓女之间的呼应恐怕比青衫湿的江州司马“同是天涯沦落人”的唱和要深刻得多。文人墨客和才女文妓唱和诗词毕竟只是流于文人雅士的意淫,而人力车夫拉着嫖客跑在北平烟柳胡同,甚或自己也出入“下处”则是发生在民国北平街头的真实画面。北平的昏暗、惨淡、尘埃与挣扎也就迥然有别于同期霓虹灯闪烁的十里洋场上海的声、

① 参见 Gustave Le Bon, *The Crowd with a New Introduction by Robert A. Nye*, New Brunswick, N. J.; London: Transaction, 1995, pp. 56 - 70, pp. 140 - 142.

② 关于此次暴动的详情,参见《世界日报》1929年10月27日第三版;《北京日报》1929年10月24日第三版;《华北日报》1929年10月24日第二版;北京市档案馆编:《北京电车公司档案史料》(1921—1949),北京:燕山出版社,1988年;王印焕:《交通近代化过程中人力车与电车的矛盾分析》,《史学月刊》2003年第4期;杜丽红:《从被救济到抗争:重析1929年北平人力车夫暴乱》,《社会科学辑刊》2012年第1期。

光、电与色。^①

当老舍写到祥子勤勉又年轻,一定能筹款买到车时,“他不吃烟,不喝酒,不赌钱,没有任何嗜好,没有家庭的累赘,只要他自己肯咬牙,事儿就没有个不成”。^②不料,祥子还是败给了虎姑娘。尽管大部分车夫都规矩本分,但整日疲劳奔波又饱受各方压榨使得不少人力车夫难免形成一种痞子化的处世哲学,诸如以赌博、酗酒和嫖娼为消遣,以至于油尽灯灭。陶孟和曾将车夫嫖娼原因归结为三:因无妻而满足性欲,仿效自己所拉的富庶的嫖客,内外城遍布的妓女提供的可能和车夫顺势休息、晾晒汗渍之衣。^③

因应历时性演进形成的空间阶序和针对不同群体、不同层次的需求,当时北平的妓院有清吟小班、茶室、下处等不同级别。^④专为车夫等下层劳工服务的下处的集中地带有香厂后营、小罐胡同、黄花苑、四圣庙等,也即“杂吧地儿天桥”^⑤一带,使得“下处”成为北平老街坊的口头禅。1929年,麦倩曾的调查指出,北平头等妓院45家,二等妓院60家,三等妓院193家,四等妓院34家。这些妓院设立的地点与妓院的等级及地方之繁盛都相互关联。头等妓院在八大胡同,是北平的盛业中心,二等妓院已渐偏远,三等妓院渐散处于南城东南边及北城之中,四等妓院除一部分在极偏南如乐培元、黄花苑外,多在齐化门一带之穷民窟左近。而北平娼妓繁盛的原因,也与人力车夫人数庞大的原因有所呼应——穷途末路,诸如贫民在饥寒交迫时、国都南迁后失业的人家将妻女押卖妓院,不能承袭贵族余荫又无谋生技能的落魄旗人推其妻女作卖笑生涯,等等。^⑥

这正应了月牙儿说的那句:“肚子饿是最大的真理。是的,我开始卖了。”^⑦为了果腹,困在北平的人们挣扎在各路卑微的营生上,无非车夫卖的是体力,娼妓卖的是肉身。在《骆驼祥子》的末尾,祥子成了凡事都是“那么回事”的刺儿头,小福子上吊自杀。这些都被后人反复搬上舞台和屏幕,供人们观赏娱乐——消费。在这持续对弱者肉身消费的伟业中,真实世界中的“祥子”和“小福子”反而被“正史”隐去,被这段纷繁的民国历史消费了肉身的他们在谢幕时没有自己的名字,就如同当下无数巨资打造、强力推出、高票房的“大片”中被消费的群众演员等新生的“苦力”。

(责任编辑:匡云)

① 茅盾《子夜》开篇的 Light, Heat, Power 也是李欧梵借用了统领其重写摩登上海的文眼。确如其精到的分析,无论是引领时尚的《良友画报》,还是施蛰存、刘呐鸥、邵洵美和张爱玲等人对老上海的书写都是以这个东方巴黎的视觉幻象为基础的。但是,20世纪三四十年代洋上海的繁盛与国都南迁和北平衰败的潜在关联倒是李欧梵强调上海摩登时所忽略掉的。参见 Leo Ou-fan Lee, *Shanghai Modern: The Flowering of A New Urban Culture in China, 1930-1945*, Cambridge: Harvard University Press, 1999。

②⑦ 老舍:《骆驼祥子 月牙儿》,第5,163页。

③ 参见陶孟和:《孟和文存》,上海:上海世纪出版集团,2011年,第124页。

④ 柱宇:《如此下处》,《世界日报》1932年11月28日至12月4日第八版。

⑤ 岳永逸:《老北京杂吧地:天桥的记忆与诠释》,第309—355页。

⑥ 麦倩曾:《北平娼妓调查》,《社会学界》1931年第5卷。