

中國人力車夫的存廢： 國家與社會的互動

• 羅國輝

人力車夫是伴隨着人力車傳入中國而出現的一個新的城市下層社會職業群體^①。近代上海的人力車夫大多來自於周邊農村缺少文化和技能的農民。他們在城市中從事着最辛苦的勞動，但卻過着最貧苦的生活，且備受惡勢力的欺凌^②。為管理他們，當地政府、人力車職業工會、人力車商及同業公會充當了不同的角色，共同構築了一個多重的權力網絡。本文通過對1945至1949年上海人力車夫的三个面向進行分析^③，揭示其更為真實和清晰的面相，反映其與國家、勞工社團和商人社會的複雜關係。

近代上海的人力車夫在城市中從事着最辛苦的勞動，但卻過着最貧苦的生活，且備受惡勢力的欺凌。為管理他們，當地政府、人力車職業工會、人力車商及同業公會充當了不同的角色，共同構築了一個多重的權力網絡。

—

自人力車在上海出現以後，發展很快^④。但很多人認為人力車這種交通工具「不人道」^⑤，人力車夫有如牛馬，主張應加以限制，使之逐漸被淘汰^⑥。也有些人以「黃包車撞倒行人之事，時有所聞」^⑦等為理由，呼籲當局加以取締^⑧。

至1940年代，國民政府終於決定取締人力車，當時號稱「決心以武力流血的方法達到廢除人力車，推銷美國汽車之目的」^⑨。1946年7月1日，上海市公用局表示遵照行政院的訓令，計劃先淘汰十分之一的人力車，三年內全部廢除^⑩。儘管出於人道主義的考量，「人力車之存在既有背人道，復浪費人力」^⑪；也有充分的規劃，但上海市政府在取締人力車的過程中障礙重重。消息傳出，社會輿論和人力車行業群起抗議。人力車夫痛苦陳詞請求政府暫緩取締。「本市人力車車行二千四百家，車輛二〇五八二輛，車夫十萬人以上，連車夫家屬約有三四十萬人。」^⑫「若驀然實行，也無異是斷送我們賴人力車吃飯幾十萬人的生命。」^⑬

* 本文是上海市普通高校人文社會科學重點研究基地（上海師範大學中國近代社會研究中心，項目編號：SJ0703）的部分研究成果，謹此致謝。

人力車公會推舉代表陳志堯等晉京請願，要求政府收回成命^⑩。人力車商業同業公會發出宣言^⑪，認為廢除人力車的時機未到，強行廢除反致增加社會失業，影響交通，危及治安^⑫。在眾怒難犯下，行政院和上海市府只得實行變通。「取締人力車之議，連日經各方緊急呼籲，認為於此嚴重之經濟崩潰，社會不安中，決不可增加失業人數。」^⑬在政府看來，對於人力車夫來說，廢除人力車後他們的轉業途徑有兩個：一是轉為三輪車夫；二是進行短期培訓後進入工廠企業工作。

國民黨上海市黨部決定以三輪車代替人力車等七個方面的措施，來加快上海人力車的廢除^⑭。1947年2月，上海市長吳國楨宣布：「分批分期將淘汰的人力車改裝為單人座三輪車」^⑮。雖然人力車的某些部件可以用來裝配三輪車，但由於兩種車的規格、式樣、結構均有很大的差異，所以人力車可用在三輪車上的零件極少，淘汰下來的人力車基本上只能被作為廢銅爛鐵處理掉，這在車商的眼裏，無疑是不可接受的。「人力車商以材料費過昂，每輛改裝費需百萬元，籌資不及，擬向市長請求緩期，或予以設法救濟。」^⑯因而，人力車商不願取先進的三輪車，反對廢棄相對落後的人力車也是人之常情。而國民政府試圖在短期內改變這種常情反而不太現實，它想要將人力車夫轉變為三輪車夫也自然是一種奢望。

同時，失業的人力車夫轉變為工廠企業勞工的可能也是微乎其微。一方面，當時的民族工商業已十分蕭條。抗日戰爭勝利後不久，內戰爆發。在戰爭的陰影下，上海地區企業倒閉，工廠關門，而廣大內地人民流入上海卻日益增多，因而失業問題更趨嚴重^⑰。另一方面，上海市社會局準備從人力車夫中挑選身體強健者一萬名，設立訓練班，以示救濟^⑱。當時，經上海市警察局的調查，全市營業及自用人力車共26,828輛（自用人力車約6,000輛），平均營業人力車是每四人一輛車，自用者為每二人一輛車^⑲。全市人力車夫總數在10萬人左右，而社會局所謂的救濟方法至多只能解決十分之一人力車夫的善後問題。因此，有人乾脆諷刺這是「虛偽的人道主義」，並在《新民晚報》上發表了一篇名為〈空想的人道〉的文章^⑳。後來確實因為人力車夫的抗議和請求顯示了力量，使當局不得不考慮他們的意見。取締人力車的舉措一拖再拖，直到國民黨敗退台灣也得不到實行。

人力車夫是上海城市中的赤貧階層，「兩腳奔波未克休，汗流如雨氣如牛。傷筋傷骨還傷肺，只為人生衣食求」^㉑，很多人甚至拉了半輩子人力車，也沒能掙足娶媳婦的錢。但相比乞討街頭、拾荒、當碼頭苦力，以及在家鄉種地等，人力車夫的經濟生活畢竟要稍稍好些。「儘管這職業怎樣殘酷和不人道，卻仍有無數在農村失去了一切，而流浪到都市來的人們，熱切的希望得到它。」^㉒雖然也有人提出人力車對城市交通帶來不便，但每次提出取締人力車最冠冕堂皇的理由是所謂的違反人道主義。然而，這些人並非真心關心人力車夫的生活，他們更多注意的僅是人力車給這個城市帶來了「不文明的街景」^㉓。因此，這些人只是空談取締，對如何善後人力車夫生活的問題視而不見。於是，任何台面上的取締理由都經不起從人力車夫生計問題出發提出的反駁。

提出取締人力車最冠冕堂皇的理由是所謂的違反人道主義。然而，提出者更多注意的僅是人力車給城市帶來了「不文明的街景」。因此，這些人只是空談取締，對如何善後人力車夫生活的問題視而不見。

由於人力車夫得不到安置，上海市廢除人力車的計劃最終失敗也是順理成章的事。儘管歷史證明，三輪車取代人力車是時代潮流，但在當時的歷史條件下，實施起來還是有很大的難度。因為「人力車的增多與需求無關，而是與另一個因素即人力車夫每天賴以生活的最低費用有關。一個人力車夫只要每天能掙到這麼多的收入，他就會到人力車行去租車」^⑳。由於國民黨政府和上海市政府缺乏對社會現實和形勢發展的充分認識，為填補上海人力車被取締後的交通空檔，行政院竟異想天開地用增加公共汽車及電車數量的方法來取代人力車，「後又提出用1,000輛吉普車改成出租車代人力車」^㉑。由於對可能發生的困難預計不足，使得這場看似人道，冀圖減輕人力車夫艱難困苦的運動，在上海一再擱淺後最終失敗。

二

近代中國的人力車夫歷來是生活艱苦、鬥爭性極強的職業群體之一。他們經常性的罷工和鬧事使國民政府當局極為不安，尤其是他們倒向共產黨一邊的可能性，更讓國民黨政府傾向於採取安撫性政策以加強對他們的控制。

車夫的文化水準最低，他們有「十分之八是文盲，十分之二略識幾個字。」^㉒其文化程度之低下，甚至還不如上海的乞丐^㉓，可謂上海社會各階層中受教育程度最為低下的一個社會群體。「他們對於社會、政治，不容易了解」^㉔，所以，這一弱勢群體需要借助一種社會組織力量，使自己的安全有所憑藉^㉕。1945年11月，上海市人力車夫職業工會（以下簡稱「人力車職業工會」）成立^㉖。根據國民政府於1944年制訂和沿用的〈工會章程準則〉規定，國民黨領導下的工會主要職責是「增進工人智識技能、發達生產、維持改善勞動條件及生活，並協助政府關於國防及生產等政令之實施」^㉗，人力車職業工會即圍繞此目標展開工作。它的管理職能主要體現在兩個方面：維護權益和協調矛盾。

最大可能地維護工會會員的權益，理所當然地是每個工會應盡的責任和義務，人力車職業工會當然也不例外。尤其是廣大的人力車夫作為底層的弱勢群體，社會地位低下，「三冬風雪夏驕陽，日夕奔波道路長。忍耐飢寒牛馬走，一生汗血為人忙」^㉘，更需要有一個專門的組織整合其力量、維護其利益，使他們的聲音在社會上得以引起人們的共鳴。當國家的政策和行為對人力車夫的生存構成威脅時，人力車職業工會就會勇敢地與國家對抗，為工人的利益吶喊。行政院訓令三年內取締全國人力車是在1946年7月正式公布的，但年初在上海已是滿城風雨。人力車職業工會以關係到車夫今後生計為由，特提呈行政院：「僅以上海一埠計算已有人力車兩萬數千輛，人力車夫六、七萬人，……惟以三年為期，時間甚短，種種設施不易周到。」^㉙當人力車夫的合法權益受到侵害時，工會總是努力幫助其維權。公共汽車作為一種新型的交通工具出現，是社會進步的表現，但由於恐怕自身的生計受到威脅，人力車夫對公共汽車的開行則本能地表示畏懼與反感。當上海市發起組織城區公共汽車公司時，人力車職業工會「恐影響勞工生計，備文呈請臨參會，轉呈建廳收回成命」^㉚。同年9月22日，上海市發生了一起美國水兵打死人力車夫「臧大咬子」的血案^㉛。臧大咬子是當時上海的一名普通人力車夫，其本名為臧咬成^㉜。事件發生後，人力車職業工會總幹事張建德表示：「一待明顯真情後，吾等必須爭取合理解決。」^㉝

近代中國的人力車夫歷來是生活艱苦、鬥爭性極強的職業群體之一。他們經常性的罷工和鬧事使國民政府當局極為不安，尤其是他們倒向共產黨一邊的可能性，更讓處在內戰之中的國民黨政府傾向於採取安撫性政策以加強對他們的控制。人力車職業工會則充當了兩者之間的「調解人」。1946年4月，上海爆發了車工「罷拉」鬥爭。對此，國民黨上海市黨部十分恐慌，為維護「民主」的面孔，當局要求人力車職業工會召集車商進行調解。因車商拒不接受車工提出將車租減到1,400元的要求，調解沒有成功^④。4月4日，國民黨上海市社會局的曹德模、人力車職業工會總幹事張建德、車商代表、人力車商業同業公會理事柏振綱再次進行協商，並達成三項協議：（一）車工和車商雙方同意立即復工；（二）社會局調解確定車租為1,200元，一俟車租確定後多退少補；（三）車租問題，三天內解決。此協議滿足了車工的要求，從4月5日起，車工復工拉車^⑤。

總而言之，人力車職業工會的確是車夫工人群體利益的忠實代言人，工會為了捍衛工人的正當權益，不惜與政府鬥爭。但是，行政院仍然要求上海市政府對人力車「限期取締，飭即遵辦。如到冬季仍不遵辦，則以抗命論處」^⑥。不難發現，政府下放給工會的管理權力極為有限，工會無法對危害車夫利益的行為予以禁止，而只能以投訴、建議、呼籲的方式獲得政府的認可後，方能滿足車夫的權益要求。所以，工會維護工人權益的有效性最終取決於政府的態度，工人的權益保障也最終靠政府的力量才能實施。

在一般情況下，人力車夫都是依靠職業工會作為其鬥爭和維權的後盾，來開展爭取權利的活動。但在某些情況下，工人也會脫離工會的組織和領導，自發組織起來，通過各種途徑來表達自己的利益訴求。例如，人力車夫曾經自發地與工會內部的不法行為展開鬥爭。「人力車夫十八人聯名加蓋手印向市參議會具文檢舉車夫職工會及互助會。一年來，該會等收入達二萬萬數十萬，以財產管理為名，任意支出。」^⑦結果人力車互助會及人力車職業工會被十八名人力車夫檢舉串通作弊後，「吳市長已令徹查人力車業職工會及互助會瀆職舞弊事」^⑧。在涉及切身利益時，人力車夫敢於揭發工會中的貪污、濫用職權者，很好地行使了工人對工會的監督權，也使其從合法的渠道獲取了幫助。他們向政府進言的鬥爭方式十分明智，不僅使其權益得到保障，而且也使工會的組織者看到工人的力量，能有效地減少和杜絕此類事件再次發生。

人力車夫敢於揭發工會中的貪污、濫用職權者，很好地行使了工人對工會的監督權。他們向政府進言的鬥爭方式十分明智，不僅使其權益得到保障，而且也使工會的組織者看到工人的力量，能有效地減少和杜絕此類事件的再次發生。

三

人力車商不僅是人力車夫的僱主，對整個人力車產業來說，也起着十分關鍵的作用。他們充當了人力車業的又一個監督者和管理者，是整個人力車產業鏈條中不可缺少的一環。之所以如此，一方面是由於他們為保障人力車業的順利發展以維持自身的生計；另一方面也由於其與人力車夫接觸最為頻繁、關係最為密切，政府為更好地控制人力車夫，遂將人力車商推上了管理者的位置。

車商的管理工作規範了人力車業的正常發展秩序，如在「車站附近之人力車額定為一百八十輛，車夫一律身着藍色號衣，以為標識。車站各區域以外之人

力車夫，則穿黃色號衣，以限制車站方面之人力車輛數目。」^④除了對人力車夫負有管理責任外，由於人力車商的收入直接和人力車業的興衰息息相關，使得車商在為自身利益管理人力車業時，客觀上也注重保障車夫的利益。人力車商業同業公會遂以行政院廢除人力車將會造成大批失業難民為由，要求政府收回成命。「本市車商車夫共有十五萬餘人，值此工業破產，工人正鬧失業之際，政院如毅然廢除人力車而無具體善後辦法，車商車夫和家屬勢必造成大批無業難民，影響社會治安，在所必然。」^⑤

在人力車業中，最集中、最大量的勞資糾紛莫過於人力車商和人力車夫關於車租產生的矛盾。抗日戰爭勝利後，內戰爆發，國民黨政府改善經濟不力，濫發通貨，致使物價飛漲^⑥。在這樣物價飛漲、人民飽受痛苦的形勢下，車商老闖不顧車工的死活，不斷地提高人力車的租金。前述1946年4月的上海全市車工「罷拉」鬥爭就是在這樣的背景下發生^⑦。上海市社會局懼於全市人力車工人「罷拉」鬥爭的威力，「飭令車商公會、車夫工會，會銜登報公布車租價目並規定日後如有車商擅自加收車租，車工報告社會局，社會局負責嚴辦」^⑧。至此，車工代表認為達到了目的，表示12日正式復拉^⑨。人力車工人的「罷拉」鬥爭取得勝利，充分體現了生活在社會底層的車工不畏強暴，要求自身解放的無畏精神。

人力車商是來自商人階層的一股社會力量。但作為僱主，其強勢地位反而也會促使國家考慮平衡，在某些情況下對人力車夫的利益多加照顧。如「車夫每班雖能拉至廿餘萬元，而車商收入，每天僅有車租一萬六千元。無論如何，不敷五金狂漲之剝削。」^⑩所以，人力車商業同業公會以物價上漲為理由，提出「現在每日每車一千九百元之車租已不敷開支，虧本太巨」，要求「以成本計，將車租增至每日每輛九千五百八十二元八角」^⑪。而當局認為，「如再增高車租加重車夫負擔，此不人道之職業將更不人道。所以，車商無理要求加租，或將不予批准。」^⑫

總而言之，上海人力車夫處在重疊的權力網絡之中。國民政府無疑擁有最高的權力，它在與共產黨爭奪統治權期間，為了維護統治秩序，對人力車夫採取了安撫的政策以加強控制，因而對人力車夫的利益有所保護。處在國民政府領導之下的人力車職業工會，通過對人力車夫管理和救助，不僅有效防止了他們在政治上「出軌」，而且也切實保障和維護了他們的經濟利益。作為人力車夫僱主的人力車商是他們的直接管理者，人力車商在維護車業（亦即其自身生計）正常生存與發展的同時，也利用其強勢地位在一定程度上使人力車夫的合法權益不受侵害。

儘管政府、工會和車商的管理時而危害人力車夫的生存，但三方力量相互制衡卻無形中降低了對車夫傷害的程度，使其權益得以保護。從上海人力車夫的本身來看，首先，他們作為有着較為統一的內部結構和悲慘生活際遇的勞工群體，形成了良好的群體觀念，從而在各種勢力面前保持緊密團結。這是他們在殘酷的現實面前作為弱勢群體的生存之道。其次，他們的鬥爭意識很強，對自己的權利尤其是經濟上的權益極其敏感，甚至表現出很強烈的「利己主義」傾向，因而鬥爭活動時常十分激烈，而對「合法」方案和野蠻手段的交相採用，使他們在鬥爭中佔據優勢，甚至屢屢改變政府的決策。

儘管政府、工會和車商的管理時而危害人力車夫的生存，但三方力量相互制衡卻無形中降低了對車夫傷害的程度，使其權益得以保護。而對「合法」方案和野蠻手段的交相採用，使他們在鬥爭中佔據優勢，甚至屢屢改變政府的決策。

註釋

- ① 「人力車」(Rickshaw)一詞源於日本，係日文Jinriksha一詞的漢字書寫形式。據日本《廣辭苑》的解釋，人力車是明治二年(1869)由和泉要助、高山幸助及鈴木德次郎等人發明。也有人將泉洋右視作人力車的發明者，並表示此人於明治二年在東京的日本橋附近開設了一家人力車作坊。也有人認為人力車的發明者是一位居於橫濱的美國傳教士。明治二年，這位傳教士為了攜病弱的妻子同行，將童車改裝成手拉車，這成了以後日本稱為「人力車」的原型。參見盧漢超著，段煉等譯：《霓虹燈外：20世紀初日常生活中的上海》(上海：上海古籍出版社，2004)，頁92，註釋5。
- ② 人力車夫的生活問題，在近代中國都市日趨嚴重的原因，一方面固在人力車夫數目之眾多，如上海、北平、天津、漢口、南京、廣州等處，直接與間接依此為生者，多至數十萬人，少亦有數萬人，在數量上已佔各大都市社會生活重要的一角。參見李文海主編：《民國時期社會調查叢編·城市(勞工)生活卷》，下冊(福州：福建教育出版社，2005)，頁1236。
- ③ 關於人力車夫的研究，有美國學者斯特蘭德(David Strand)的*Rickshaw Beijing: City People and Politics in the 1920s* (Berkeley: University of California Press, 1989)，其着眼點主要在於以人力車夫來闡述1920年代北平城市的政治生活狀況，是有關人力車夫研究的經典之作。中國大陸關於人力車夫的論文已有若干，如王印煥：〈民國時期的人力車夫分析〉，《近代史研究》，2000年第3期，頁193-217；〈交通近代化過程中人力車與電車的矛盾分析〉，《史學月刊》，2003年第4期，頁99-104；邱國盛：〈北京人力車夫研究〉，《歷史檔案》，2003年第1期，頁119-24、131；〈從人力車看近代上海城市公共交通的演變〉，《華東師範大學學報》，2004年第2期，頁97-103；馬陵合：〈人力車：近代城市化的一個標尺——以上海公共租界為考察點〉，《學術月刊》，2003年第11期，頁55-61；孔祥成：〈現代化進程中的上海人力車夫群體研究——以20世紀20-30年代為中心〉，《學術探索》，2004年第10期，頁102-107。這些文章從不同角度對人力車夫做了討論，或着重於從總體上討論人力車夫的狀況，或從城市化的角度討論人力車夫所面臨的問題。
- ④ 人力車，又名黃包車。1873年春，法國僑民米拉(Menard)來到上海，一心想效仿日本，建立獲利豐厚的人力車公司。1874年，米拉註冊了上海第一家人力車公司，人力車於不久之後作為營業性的載人交通工具而在英美(公共)、法國租界正式運營。參見〈遠在同治十三年，法人攜來東洋車〉，《申報》，1946年10月14日。
- ⑤ 〈時代巨輪下人力車遭淘汰〉，《申報》，1946年10月14日。
- ⑥ 〈上海市公用局研究滬南閘北營業人力車保捐期滿後辦法〉，上海市檔案館藏檔，Q5-2-997。
- ⑦ 熊月之主編：《可愛的上海：一百六十年上海知識問答，1843-2003》(上海：學林出版社，2004)，頁37。
- ⑧ 1934年，上海公共租界曾最早提出過要廢除人力車，但由於車夫生活難以安置，以及廢除後難以實現對人力車的有效替代等原因而效果不佳。參見〈公共租界減少籌備告竣〉，《申報》，1937年5月29日。
- ⑨ 〈常州人力車示威，慘遭汽車守衛射殺〉，《解放日報》，1946年10月30日。
- ⑩ 〈上海市政府有關國民政府廢除人力車問題的函電〉，上海市檔案館藏檔，Q1-7-441。
- ⑪ 〈人力車浪費人力，政府決於三年內取締〉，《文匯報》(上海，下同)，1946年2月28日。
- ⑫⑬ 〈人力車一旦淘汰，四十萬人生活堪虞〉，《文匯報》，1946年7月27日。
- ⑭ 〈人力車夫痛苦陳詞，請求政府暫緩取締〉，《文匯報》，1946年10月14日。
- ⑮ 〈人力車將取締，車商晉京請願〉，《文匯報》，1946年10月13日。
- ⑯ 人力車同業公會這一名稱，初次出現是在1882年，1919年3月由飛星公司老闆國恩(A. Cohen)提倡施行。是年3月6日，以外國律師事務所古柏馬斯德為代表，召集公共租界內營業的五家外國公司和四十八家華商，倡導統一車租，防止行業壟斷，以「保護車商和車夫的利益」，結成「華洋人力車同業公會」(Shanghai Chinese and Foreign Ricscha Owners Association)，正式開始活動。參見〈黃包車夫罷工風潮續志〉，《申報》，1919年3月9日。

- ①⑦ 〈廢止人力車，緩一年執行〉，《文匯報》，1946年8月3日。
- ①⑧ 〈淘汰人力車，改制三輪車〉，《申報》，1946年10月22日。
- ①⑨ 〈上海市社會局關於禁止人力車實施要點及各省市人力車夫安置就業辦理要點〉，上海市檔案館藏檔，Q6-7-496。
- ②⑩ 〈人力車改業，規定安置辦法〉，《文匯報》，1946年11月28日。
- ②⑪ 鄒依仁：《舊上海人口變遷的研究》（上海：上海人民出版社，1980），頁34。
- ②⑫ 〈政府分期取締人力車，社局訓練車夫一萬名〉，《文匯報》，1946年7月29日。
- ②⑬ 〈空想的人道〉，《新民晚報》，1946年7月28日。
- ②⑭⑮ 顧炳權編著：《上海洋場竹枝詞》（上海：上海書店出版社，1996），頁296；265。
- ②⑯ 〈奔走一步消耗一寸生命〉，《新民晚報》，1946年8月16日。
- ②⑰ 盧漢超：《霓虹燈外》，頁82。
- ②⑱ 徐雪筠等譯：《上海近代社會經濟發展概況，1882-1931：〈海關十年報告譯編〉》（上海：上海社會科學院出版社，1985），頁218。
- ②⑲ 〈吉普卡出差，淘汰人力車〉，《文匯報》，1946年6月25日。
- ③⑰⑱ 朱邦興、胡林閣、徐聲合編：《上海產業與上海職工》（上海：上海人民出版社，1984），頁675。
- ③⑲ 據吳元淑、蔣思壹：《上海七百名乞丐的社會調查（稿本）》（上海圖書館藏）第二編第六章所載，1930年代上海乞丐的文化程度較高，在接受調查的500個乞丐中，接受3至20年教育的乞丐有78人，佔15.6%，其中受過6年教育的佔1.2%，相當於小學或高小文化程度者至少有16.8%。而同時期上海學齡兒童中高小畢業者僅255人，佔0.23%。
- ③⑳ 1927年，華界車夫數十人發起組織工會，有車夫300餘人前來報名參加。工會設備有茶室、浴室，開展救濟識字教育等工作，會員按月繳納會費3角。但不久國民政府實行清黨，下令解散工會組織。直到1930年，始有陳國梁、何武山等呈文上海市政府，要求准許組織工會，保障車夫權益，但市政府批覆不准。參見《上海產業與上海職工》，頁678。
- ④① 〈上海市人力車夫職業工會籌備員、發起人略歷表、經費收支清冊〉，上海市檔案館藏檔，Q6-6-678。
- ④② 蔡鴻源主編：《民國法規集成》，第四十三冊（合肥：黃山書社，1999），頁118。
- ④③ 〈數萬人力車夫生活堪憂，反對當局淘汰計劃〉，《文匯報》，1946年2月22日。
- ④④ 〈城區行駛公共汽車，人力車公會請級辦〉，《文匯報》，1946年10月4日。
- ④⑤④⑥④⑦④⑧ 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104；101；101；102；102；103。
- ④⑨ 關於他的名字，由於誤傳，當時的報紙和文件上有很多稱呼，如臧咬臣、臧大二子、臧志誠、張大二子等等。
- ④⑩ 〈美兵打死車夫案〉，《新民晚報》，1946年9月26日。
- ④⑪ 〈限期取締人力車〉，《文匯報》，1946年9月28日。
- ④⑫ 〈人力車夫向參會檢舉職工會與互助會串通作弊〉，《文匯報》，1947年3月13日。
- ④⑬ 〈人力車工會被控舞弊〉，《新民晚報》，1947年3月15日。
- ④⑭ 〈車站秩序紊亂，規定人力車數〉，《文匯報》，1946年11月16日。
- ④⑮ 〈政院一旦淘汰人力車，十五萬人將因而失業〉，《文匯報》，1946年7月8日。
- ④⑯ 由抗日戰爭勝利到當年12月的短短幾個月中，大米漲價1倍多，煤球漲了10倍，食鹽漲了8倍，衣服漲了6倍，油條每根從2元5角漲到10元，老虎灶泡開水一勺也要5元。參見《上海出租汽車、人力車工人運動史》，頁99。
- ④⑰ 〈人力車商請禁止五金漲風〉，《文匯報》，1945年9月24日。
- ④⑱⑲〇 〈人力車商要求加租〉，《文匯報》，1946年7月28日。

羅國輝 上海師範大學人文與傳播學院中國近現代史博士研究生，上海高校都市文化研究院特約研究員。