

民國二十九年四月

1967

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

伍銳麟

嶺南大學社會學系
社會調查所出版

民國二十九年四月

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

伍鏡麟

嶺南大學社會學系
社會調查所出版



3 2285 6715 6

MG
D912.7
5

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

伍鏡麟

- 1 廣州市六百人力車伕調查經過
- 2 廣州市歷年手車數目(第一表)
- 3 車伕籍貫(第二表)
- 4 年齡分配(第三表)
- 5 居住廣州年數(第四表)
- 6 拉車年數(第五表)
- 7 教育程度(第六表)
- 8 婚姻狀況(第七表)
- 9 子女人數(第八表)
- 10 子女教育(第九表)
- 11 未拉車前職業(第十表)
- 12 工作和休息時間分配(第十一, 十二, 十三, 十四表)
- 13 收入情形(第十五, 十六表)
- 14 支出情形(第十七表)
- 15 收支比對(第十八表)
- 16 付款回家及負債狀況(第十九, 二十表)
- 17 產業種類(第二十一表)
- 18 消遣(第二十二表)
- 19 嗜好(第二十三表)
- 20 疾病(第二十四表)
- 21 車伕的日常生計
- 22 救濟車伕的獻議

(一) 廣州市六百人力車伕調查經過

廣州市為南中國最大都市之一，區域遼闊，人口衆多，且有對外貿易長久的歷史。在長途汽車還未發達之前，祇有人力車為陸上交通的唯一工具。當時人力車伕還可以維持其生活；但自機器之運用發達以來，長途汽車滿佈全市，便捷價廉；人力車乃大受影響，況年來世界不景，農村破產，貧民擠擁於都市，多藉拉車以謀生。他們受着社會經濟的恐慌，公共長途汽車的增加及路線延長的影響；於是車伕生活日漸困苦。現全市僅有手車六千輛左右，而車伕竟達一萬六千人，他們的生活情形，當為社會人士所要知道的，但欲明瞭車伕生活之底蘊，非調查其真相而加以分析研究不可。

民國二十六年嶺南大學社會學系有社會調查一科的開設，

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

其內容為研究社會調查之理論及方法，而實習方面則以廣州市之手車伕為調查對象，本篇報告就是這樣而來的。計這次調查，經過了一年的時間（由民國二十五年七月至民國二十六年六月），擔任調查工作人員，有選設該社會調查一科之學生三十人。

調查的方法很多，但多乘車伕休息之時，如在飯後，由調查員親往訪問。倘該車伕有鴉片嗜好的話，則須在他吃足了鴉片之時，因為在這時候的車伕，都優游自在，故很願意答覆各種的詢問。倘調查車站或碼頭的車伕，最好在火車或船隻未抵步之前，當他們待接生意之時。總而言之，要在便於詢問的場合為主。至於詢問的方法，則為自由談話式，見機而問，或一旁敲側擊，其目的是使車伕於不知不覺間，流露出其真實的情形與狀況，以求一確實的答覆為止。談話完了，隨將詢問所得

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

結果記錄於表內，調查工作遂告完成。
 調查表內設有問題三十三項，內容注重普通狀況，工作情形，經濟情形，而對於車伕個人的生活狀況尤為注意。（參看調查表格式）

廣州市人力車夫生活狀況調查

調查員姓名		車公司名稱	
調查地點		手車號數	
姓 名		拉 車 年 數	年 月
年 齡		未拉車前之職業	
籍 貫		每日拉車時數	小 時
教 育 程 度		每日總收入	元 角 分
婚 姻 狀 況		每日車租	元 角 分
住 本 人		有無其他收入	元 角 分
家 屬	每 米 飯	元 角 分	
		月 衣 着	元 角 分
子 女 人 數	支 房 租	元 角 分	
子女入學校讀書否	出 其 他	元 角 分	
本人在本市居住年數	每年付回家中銀數	元 角	
有無回鄉探望	有無負債		
有無嗜好	每月休息日數		
有無宿疾	休息時消遣方法		
有無別種技能			
鄉間有無屋宇地產			

嶺南社會調查所製 調查日期 年 月 日

本市車伕之居住地域，大部份都集中於東堤一帶，如珠江里，東堤二馬路，八旗會館，及廣九車站附近一帶，故調查區域亦頗注意以上各地點，至於在其他各地調查者，則有永漢路

，東山，小北越秀山附近，西關，一德路，長堤，及河南各區，而在各馬路上因乘車之便而調查者，則各處皆有之。
 車伕對於調查的各種問題底答案，誠懇可靠的雖不少，但

不確實的也頗多，有的即使姓名年歲及籍貫各項底答案，亦以最隨便的態度出之。因此，我們雖然調查得有七百餘件個案，但其中可用為統計的根據材料，則祇有六百餘件而已。調查員對於詢問之各種問題最感困難及不易得其切實答案者為「有無嗜好」，「有無宿疾」，「有無借貸」各項。

對於車伕的收入與支出一項，車伕本人是時常說不出的，而須費很多時間和他們慢慢地計算起來，才可以得到一個實在的數目。這一層也難怪他們的，因為像他們自己說：「拉車賺得多，便多食一點；賺不來時，肚裏空，也要推」。他們吃飯固然是拿這個宗旨，就是娛樂，嗜好，衣着，及其他消費都是持這個宗旨。總之，沒有確實的數目可算的。

再有點困難，這是由於他們不肯實報，有時他們故意將總收入報低，希望調查者對他們表同情，但他們的支出是照實講的。故由其支出方面來核算他們的收入，再三詢問，有時車伕亦自知不能掩沒真情，於是才將其收入加增二三角以符其支出之數目。

廣州車伕，以二惠州村為最多，而來自該處的車伕能說廣州話者固多，而說土語者亦不少。調查員以廣州話問，車伕時以土語答，故在對談時，大家意思不能傳達得快，因為言語隔閡，故對於調查工作常發生阻礙。

(二) 廣州市歷年人力手車數目及手車制度 (第一表)

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

廣州市歷年手車數目(第一表)

年 份	自用車	營業手車	手車總數
1929	981	4100	4981
1930	940	4800	4840
1931	915	5100	5315
1932	913	6100	5313
1933	906	5600	5806
1934	171	6100	6271

廣州市人力手車，分自用與營業兩種，年來因適應交通上的需要，營業手車數額按年遞增，計民國十八年間，自用手車有二百三十一輛，營業手車有四千一百輛，其中為利源公司所承辦鋼線膠輪的三千輛，榮發公司所承辦泵汽膠輪的二百五十輛，大益公司所承辦泵汽膠輪的三百五十輛，普通公司所承辦鋼線膠輪的五百輛。至民國十九年，自用人力車有二百四十輛，比去年的自用人力手車增加了九輛，營業手車有四千六百輛，蓋除照十八年各承商公司原有的四千一百輛外，增加了順利公司所承辦的鋼線膠輪手車五百輛，故營業手車比去年的增多了五百輛。至民國二十年，自用手車有二百一十五輛，比十九年的減少了二十五輛，營業手車又增多廣利公司所承辦的鋼線膠輪手車五百輛，故共有五千一百輛，比十九年的增多了五百輛。民國二十一年，自用手車有二百一十三輛，比較二十年的減少

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

了二輛，營業手車總額與二十年的無異，不過利源公司所承辦的三千輛期滿了，另由新商安樂公司照原額裝置新車接辦行駛罷了。民國二十二年自用車有二百零六輛，比上年的減少了一七輛，營業手車有五千六百輛，比上年的增多了五百輛，惟營業手車於是年承辦期滿者，計有榮發公司之二百五十輛，大益公司之三百五十輛，順利公司之五百輛，共一千一百輛。至海珠鐵橋通車後，河北與河南交通，更形頻繁。為適應時勢要求起見，特准將榮發公司所承辦期滿之原額二百五十輛，加多了二百五十輛，共五百輛，另由新商平安公司接辦；並將大益公司所承辦期滿之原額三百五十輛，加多了二百五十輛，共六百輛，由新商恆益公司接辦；幸順利公司所承辦期滿之五百輛，則由新商利昌公司照原額承辦。民國二十三年上半年，自用車有一百七十一輛，營業手車是年承辦期滿者，祇廣利公司五百輛，該項手車已經核准由新商利昌公司照原額接辦；並另增多福安公司承辦手車五百輛。現計全市共有營業人力手車六千一百輛。

現在廣州有手車公會七家：安樂，恆益，利昌，厚興，平安，福安，榮安，共有手車六千一百輛，其中以安樂公司資本為最大，有手車三千輛，其餘各公司則各有五六百輛不等。各公司每三年向市政府投領一次，每輛手車開投底價一百五十元以上，(就以六千輛計，全部車餉共九十萬至一百萬元，另所開茶資三萬元)，車公司既投得租車權後，以所有車輛分租與若干個車伕頭，每輛按金四十至五十元，另茶資一二十元，至於車租則按該車之優劣而定，氣輪車每日每輛車租七角，硬膠輪車則六角。車伕頭租得車後，更分租與車伕，氣輪車每日車租九角，硬膠輪車則八角，這樣車伕頭每日從車伕每輛中獲利二角。車伕則兩人合租一車，分日夜班，日班由上午四時起

至下午一時止，夜班由下午一時起至次日日上午三時止，車租由二人平均負擔。

因為車少人多，故有些車伕租不到車子，或初來廣州，言語道路不懂，於是祇能向車伕租一部份時間出來買力；這種交易叫做「買車尾」。買車尾的價錢就是看出租時間的長短而定。

(三)車伕籍貫(第一表)

籍名	地	人數	百分比
廣州籍	博羅，海豐，陸豐，龍川，五華，惠陽	250	43.17
廣府籍	南海，番禺，增城，三水，清遠，花縣，寶安，佛蘭	135	23.00
潮州籍	揭陽，大埔，梅縣，潮安	86	14.88
四邑籍	台山，恩平，開平，新會	48	8.00
肇慶籍	高要，四會，廣寧，鶴山，羅定	44	7.33
下四府籍	高州，茂名，合浦，瓊山，電白，信州，廉州，陽江	14	2.33
外省籍貫	山西，福建，湖南，雲南，廣西	9	1.50
福州籍	樂昌	1	.17
不詳		1	.17
合計		500	100.00

廣州市的手車伕除了少數是外省流落者外，幾乎全數都是本省人。根據這一次六百件個案調查的結果：計山西一人，福建四人，湖南一人，雲南一人，和廣西二人，外省人共九人。這只佔六百手車伕人數百分之一。五〇，像這樣微少的數目，姑不討論罷。

六百件個案除了九人是外省籍的，和一人籍貫不詳外，其餘五百九十九人都是本省的。現在敘述他們的籍貫，是以縣為單位。歸納起來：五百九十九人的籍貫，分配在四十個縣。這四十個縣，可以分為七幫（按幫是以方言為標準），若連外省籍的，那便把六百個案分作八幫。人數和所轄地可參看第二表。

根據第二表：惠州幫佔最多數，有二百五十九人，佔全數百分之四三·一七。在這次調查裏，惠州人所以佔這麼大的數目，有兩個理由：第一，全市有車伕約一萬六千人，事實上是惠州人居多，這正表示着這次調查的對象和全市車伕總數成了正比例。第二，惠州幫車伕居住在東堤一帶，是市內最大的車伕集團，做調查工作的人多數是嶺南學生，而東堤又和嶺南大學的碼頭接近。調查者為着便起見，多到這裏工作。

為什麼本市車伕以惠州人居多呢？這當然有他的原因。第一：當民國十五年時，共產黨據着海陸豐，農工們有不堪壓迫的，就跑到外地謀生，一部份到了本市，但是為着人地生疏，又沒有其他技能和資本，祇好拉車度日吧。第二：後來紅軍退出了海陸豐，但曾經加入共黨的土人不能在鄉間立足，結果有一部份又到本市來拉車，人數又再增多。第三：這幾年來農村崩潰得很厲害。東江多數是耕種的，生活維持不來，到廣州來拉車也是一條出路，於是惠州幫的新進車伕源源不絕，數目比較任何一幫都多。

廣州幫在這次調查中，人數也不弱，雖然比較惠州幫少，但比較其他的多，計有一百三十八人，佔全數百分之二三。這大約因為廣府幫所轄的縣多，並且多數是大縣，所以車伕數

目也跟着人口的數量成了正比例。

惠州幫和廣府幫外，其次人數最多的為潮州幫，有八十六人，佔全數百分之一四·三三；又其次的為四邑幫，四十八人，佔全數百分之八；再其次的為陸豐幫，有四十四人，佔全數百分之七·三三；再其次的為下四府幫，一十四人，佔全數百分之二·三三。至於外省籍幫有九人，佔全數百分之一·五〇；最少的為韶州幫及不詳的，各有一人，佔全數百分之〇·一七而已。

六百件個案除了九人是外省籍和一人不詳的外，其餘五百九十九人，分配在七幫，每幫平均有八四·二九人；七幫共有四十個縣，平均每縣有一四·七五人。

(四)車伕年齡(第三表)

年齡分配(第三表)

年齡	人數	百分比
10—19	10	3.17
20—29	217	36.17
30—39	218	36.33
40—49	109	18.17
50—59	35	5.83
60—69	2	0.33
合計	600	100.00

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

拉車是一種勞力的工作，故多是少壯人們所幹的，在這次調查的結果就證明這點是正確的。據調查所得，最多的車伕是三十歲至三十九歲，有二百一十八人，佔全數百分之三六·三三。其次的，是二十歲至二十九歲，有二百一十七人，佔全數百分之三六·一七。這兩個數目幾乎相等。在這裏我們可以下個結論：最多的車伕是在二十歲至三十九歲之間，有四百三十五人，佔全數百分之七二·五〇，而車伕最普通的年齡是三十歲。這個數字同時可以證明拉車是一種需要氣力的工作，非年富力強者不能勝任愉快。雖然如此，但亦有不少車伕年齡是在二十歲以下或四十歲以上的；在六百車伕當中，年齡在四十歲至四十九歲的有一百零九人，佔全數百分之十八·一七，十歲至十九歲的有一十九人，佔全數百分之三·一七。兩個數字比較起來，前者多於後者五倍有餘。從這點看來，車伕最普通的年齡，不是三十歲，而傾向在三十歲以上。故最後的結論是：車伕最普遍的年齡是在三十五歲左右。

關於一十至十九歲這一項，我們有更詳細解釋的必要。其實十歲至十五歲的未成年孩子，沒有拉車的氣力。這裏的十九個車伕雖說是在十歲至十九歲之間，實際上，通通都是十六歲至十九歲的。他們所估的人數這樣少，也許因為年齡幼稚沒有多大氣力，不適宜於拉車吧。

五十至五十九歲這一項有三十五人，佔全數百分之五·八三。此輩年老，氣力亦衰，不能耐勞，故人數亦少。最後一項是六十至六十九歲，其人數最少，只有兩個，這大概也因為老人氣血衰弱，不能拉車，同時車伕生活艱難，營養不足，加以勞力過度，老於拉車的，很少機會活到六七十歲；有人說：車伕拉上了十年車，多數是不能再生存下去了，這句話是可信的。

(五)居住廣州年數(第四表)

從第四表裏我們可以見到以下的幾點事實：
第一：車伕住在廣州的時間由一年以下起至四十年止，這可見年數不定，而其相差亦多。

居住廣州年數 (第四表)

年	數	人	數	百分比
一年以下	94		4.00	
1—5	266		44.33	
6—10	175		29.17	
11—15	72		12.00	
16—20	27		4.50	
21—25	12		2.00	
26—30	9		1.50	
31—35	6		1.00	
36—40	5		0.83	
不詳	4		0.67	
合計	600		100.00	

第二：除一年以下的不計外，以下每組的人數逐漸減少，

這是說年數愈長則車伕人數愈少，二者恰成反比例。

第三：一年至五年的人數共二六六，佔全數百分之四四·三三；一年以下的共二十四人，佔全數百分之四·三三。若以五年為分界線時，則六年以下的共有百分之四八·三三，五年以上的共有百分之五一·六七。簡約計算則各佔半數。如以十年為分界線，則十年以下的共百分之七七·五〇，十年以上的為百分之二二·五〇，簡言之，約三·五與一之比。

由以上幾點，我們便可斷定說：車伕在廣州居住的年數多是很短的，普通在六年以下。雖然也有居住到四十年之久的人，但為數極少。所以有這種現象，當不出於生活不安定與手車業不可持久的緣故。要解釋這種事實，最好參照下表。（拉車年數表）

(六)拉車年數(第五表)

年	數	人	數	百	分	比
一年以下	35			5.83		
1—5	322			53.67		
6—10	159			26.50		
11—15	54			9.00		
16—20	15			2.50		
21—25	9			1.50		
26—30	3			0.50		
31—35	2			0.33		
不詳	1			0.17		
合計	600			100.00		

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

拉車的生活是很辛苦的，往往不能長久地以拉車為業，故多中途改業，也有不幸因拉車過勞而死亡的。所以由此表中所見到的情形，頗可牽作證明。如果將一年以下與一年至五年兩項的人數相加，則共有三百五十七人，佔全數百分之五九·五；六年至十年共一百五十九人，佔全數百分之二六·五；年份愈長，則人數亦愈少。到了三十一至三十五年的組，則祇得兩人，可見車伕的生涯不能持之過久了。

(七)教育程度(第六表)

教育程度(第六表)

受過教育年數	人數	總數(百分比)	654人(不詳除外)百分比
無	177	29.50	91.95
一年以下	23	3.83	4.15
1—3	389	48.17	63.17
4—6	54	9.00	9.75
7—9	9	1.50	1.65
10—12	2	.33	.36
未詳	46	7.67	—
合計	600	100.00	100.00

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

車伕的教育程度是很值得我們注意的。如果我們祇憑着猜想，也許以為多數車伕是沒受過教育的。然而實際上，按調查所得的結果與我們所想像的有些不同。按上表看來，在六百個車伕之中，完全沒有受過教育的有一七七人，若將未詳的除外，則佔全數的百分之三一·九五；曾受過教育的佔百分之六八·〇五。簡單說來，十個車伕中沒受過教育的三人，受過教育的七人。這個比例看來似乎不佳，但是與全國的比例——未受過教育的八人，受過教育的二人之比——還要好得多呢。

不過，我們要知道，車伕所受的教育不能當是現在的學校制度的教育看待。因為車伕所受的教育，多是在私塾而不在現代的學校裏；因此雖說某車伕會受了十二年的教育，但其程度至多不過與小學四五年級相等吧。至於受過二三年教育的，也不過略識些淺白的字句吧。照調查所得，多數車伕的教育程度集中在一年至三年一組，約佔半數，而教育程度愈高人數也愈少，足見車伕能受相當教育不是一件容易的事。車伕教育程度既低，沒有專門的技能，於是不得不出賣氣力來謀生了。

(八) 婚姻狀況(第七表)

婚姻狀況(第七表)

年齡	已婚	未婚	離	再	詳	合計
10—19	1	18	—	—	—	19
20—29	64	182	6	15	—	217
30—39	148	66	10	4	—	218
40—49	64	12	10	3	—	109
50—59	24	6	6	—	—	36
60—69	1	—	—	1	—	2
合計	322	328	22	23	—	695
百分比	53.67	37.17	5.39	3.89	—	100.00

在六百個車伕中已婚的三二二人，佔全數百分之五三·六七；未婚的三二八人，佔百分之三七·一七；喪妻而未續娶的三二人，佔百分之五·三三；未詳的三二人，佔百分之三·八三。若將已婚的與離居的相加起來，共計三五四人，這佔估總數百分之五十九；而未婚的與未詳的共計二四六人，佔百分之四十一。簡單說來，十個車伕當中有六個已婚的，四個未婚的

假如我們再精細的將各項分析一下，便可見到些可注意的事實。假如我們暫定以二十九歲以下爲男子結婚年齡，則在三十以上而仍未結婚的共有七十三人，佔未婚人數的百分之三二·七四。這個比例看來並不稀奇，可是在二十歲至二十九歲的車伕，正當結婚的年齡而仍未結婚的竟有一三二人。同時在三十歲至四十歲之間未婚的竟有五十六人。這樣看來，多數車伕無疑地是受環境壓迫，經濟不足的影響，雖到結婚或已過結婚年齡，但仍無力結婚，這種情形是相當嚴重的。

我們再看已婚的車伕人數，多數集中在三十與三十九歲之間而不在二十與二十九歲之間。雖然這不能斷言他們是因經濟的緣故而遲婚，但是二十九歲以下結婚的較少，這又是不可諱言的事實吧。

關於嫁夫一項，在四十歲以下的人數與三十九歲以上的相等，各十六人。我們暫定三十九歲以上的已無需再婚然而四十歲以下的，尤其是在三十歲以下的大有再婚的可能。但車伕於中年喪妻，實無力再事續絃。這不能不算受經濟的影響吧。

(九) 子女人數(第八表)

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

在六百個車伕當中，無子女的共三三七人，佔全數百分之五六·一七；有子女的共二六〇人，佔全數百分之四三·三三；不詳的三人佔全數百分之〇·五。如單以有子女的車伕計算，則以有子女二人的最多，共九十六人，佔有子女的車伕總數百分之三六·九三；其次有子女一人的共九十四人；佔百分之三六·一六；再次爲三人的共四十八人，佔百分之一八·四六；四人的共十九人，佔百分之七·三一；其餘有六，八，十個子女的各一人，各佔百分之〇·三八。除無子女的車伕不計外，平均每一車伕有子女二·〇三人。這個數目似乎不大，比較普通家庭子女人數稍低。但是在車伕家庭來說，已算是難於支持了。因爲他們的收入極微，只是維持衣食住問題已極困難了，其他如子女教育等費實無力顧及。

(十) 子女的教育(第九表)

在二百六十個有子女的車伕當中，除了七個未詳的不計外，只有五十四個車伕的子女受過教育，佔有子女的車伕總數百分之二〇·七六。其餘的一百九十九個車伕的子女沒受過教育。佔有子女的車伕總數百分之七六·五四。這就是說，十個有子女

子女人數 (第八表)

子女人數	子女分配		車伕人數	子女總數	有子女	
	子	女			車伕人數	車伕百分比
無			337			
1	1		65	65	94	36.16
		1	29	29		
2	2		49	98	96	36.93
		2	16	32		
	1	1	31	62		
3	3		25	75	48	18.46
		3	2	6		
	1	2	13	39		
	2	1	8	24		
4	4		9	36	19	7.91
		3	2	8		
	2	2	5	20		
	1	3	2	8		
		4	1	4		
5						
6	6		1	6	1	.38
7						
8	5	3	1	8	1	.38
9						
10	10		1	10	1	.38
不詳			3			
合計			600	530	260	100.00

廣州市六百人方車伕生活狀況之調查

車伕的子女入學年數(第九表)

車伕的子女入學年數	車伕人數	百分比
無	199	76.54
有(年數未詳)	46	17.69
一年以下	1	0.99
1—3	6	2.31
4—6	1	0.98
未詳	7	2.70
合計	960	100.00

的車伕中，只有兩個車伕有能力供給子女入學，其餘八個車伕的子女，就沒機會受教育了。如果我們再考察其子女入學的年數，就更覺失望了。在五十四個有子女入學的車伕中，子女入學年數不詳的有四十六個，佔百分之七·六九；一年以下的一個，佔百分之〇·三八；一年至三年的祇有六人，佔百分之二·三一；四年至六年的一個，佔百分之〇·三八。若是照現在的學校制度的年級來計算；最好的也不過是等於小學四五年級的程度，而且只得一人。其餘的幾個不過是等於小學二三年級吧。由此可見車伕因為經濟能力缺乏，子女的教育費無着，也祇得讓他們失學吧。

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

(十一)車伕未就業前職業(第十表)

職業種類	人數	百分比
農園工作	265	44.17
傭工店伴	98	15.50
小販	71	11.84
軍警	85	5.88
建築	24	4.00
苦工及其他	35	5.88
製造衣著及器皿	22	3.67
製造食物及其他	6	1.00
工廠及機器工人	11	1.88
商業	9	1.50
其他	6	1.00
不詳	5	.88
無職業	18	3.00
合計	600	100.00

下：

我們可將車夫未拉車前職業，歸納為數大類，茲分述之如下：

(一) 田園工作者佔全數百分之四十四。一七：計有二百六十五人，其中二百四十三人是耕過田的，有四人收牛，養家禽，斬蔗，割草，晒柴干的工作的，其他是做過小販，或畜牧，或苦力，或傭工，或泥水工，或機工，或抬轎等工作。如果我們假定那些耕過田的人的居住地方是農村，那便有二百四十三人從農村跑到廣州市拉車了。他們所以放棄了田園不耕種，離開別井地跑到廣州來的原因，大概是因為：

(A) 鹹水浸上田地，使從前肥沃的土地變成荒地，不能再生長植物了，於是他們不得不放棄農業而出而謀生，這種情形在潮安，海陸豐，惠陽，湖海的地方最為嚴重。東莞一帶沙田亦有這種現象。照廣州年鑑發表，社會局所調查車夫籍貫的分配，惠陽，清遠，潮安，海陸豐一帶的佔多數。那便可見這這這種情形的人必不在少數。當我們調查時，也曾聽到許多車夫說：「我們同住的都是鄉里。為了鹹水上田，我們才一同到這裏找飯吃。」

(B) 鄉間生活艱苦，不惜離鄉別井來本市找出路。但到了廣州，因不懂言語，又無特別技能而同鄉多拉車的，故亦拉車度日罷。

(C) 田園工作職業是須要有氣力的，而拉車根本也就不須要特別的技能，只要氣力足，跑得快，便可以掙扎得兩頓飯喫，這原因是很明顯的。

(二) 僱工店伴佔全數百分之一五。五〇，這可證明城市不景氣之影響店主東家，無力多請傭工，更或裁員減薪。在九十三個僱工店伴的當中，普通的僱工店伴佔七十七人，其他為杉木店，菜店，米店，麵店，渡船，醬園，洋行，客棧的店伴。廣州市傭工的失業狀況，雖然沒有統計，但我們倘在惡愛

面路，高第路的騰人館，及報紙上的職工介紹欄，以及每日遊蕩於街頭巷尾者之增多，便可見失業人數增加的概況了。許多失業的店夥，憑着自己通曉廣州市的街道及一些兒氣力，便去做了手車夫。不景氣一天不息，失業的人也一天增加，手車夫也隨着增加。

(三) 小販佔第三位，有七十一人，佔全數百分之一一。八四。小販的生涯年亦不甚好。當他們的血本虧折了後，唯一的生路是去拉車。

(四) 軍警與苦力同佔第四位。所謂軍警中，祇有一人是會當警察的，其餘三十四人都是當差的，為了裁軍的原因不甘自餒的軍士便改行拉車。苦力中以挑伕為最多(十九人)，拉貨車及打石行的各有三人，抬轎的和小工各有二人，包括其他的(如清道伕，抬儀仗的)一共有三十五人。軍士，挑伕，抬轎，打石等工作，都是需要氣力的。他們失業後便改行拉車。

(五) 其他職業的不多，無職業的更少。所謂其他職業的包括着：(1) 建築：泥水，木工，搭棚，而以泥水工為最多，(十三人)；(2) 製造衣著及器具：織布，裁縫，顏繡，染料，皮鞋匠，補鞋，織竹器，作手工等，而以織竹器為最多(十人)；(3) 製造食品及其他：做餅，煎陳皮梅，搗牛奶，搗魚，刨麵等；(4) 工廠工人機器工人及其他：工廠工人，打鐵工人，機器工人，共十一人；(5) 商業：開藥舖，烟館，米業，茶樓，找錢店，首飾店等共九人；(6) 其他：剪髮匠，洗衣，郵差，行船，乞丐共六人。這些人數目不大，除乞丐外，大概因為他們都有相當的技能與本領，他們的同業仍然能立足。

(六) 無職業的人數不多。當然無工作的人，遠不及慣於勞苦的人們那般好氣力與耐勞苦。況且他們若未做過事，當然更不肯耐心去拉車，所以那些人數不甚大。

(十二)工作及休息時間分配(第十一, 十二, 十三, 十四表)
車伕每日拉車時數(第十一表)

每日拉車時數	人 數	百 分 比
4	2	.33
5	3	.50
6	9	1.50
7	11	1.83
8	116	19.93
9	113	18.67
10	233	42.17
11	40	6.67
12	48	8.00
13	2	.33
14	1	.17
20	2	.33
24	1	.17
合 計	690	100.00

拉車是工資低廉的工作，若非儘量延長工作時間就不能維持生活。但同時拉車也是一種極度辛苦的工作，車伕血肉之軀實不能整天推受。所以爲着生活的驅使，車伕不能少拉幾個鐘頭。但爲着氣力所限，也不能多拉幾個鐘頭。這次調查的結果，大多數的車伕是每日拉八小時至十小時，佔全數百分之八〇。一七。雖然有的每日拉十二小時，但爲數很少。至於最低限度，是每日拉車四小時的，佔有兩人，五小時有三人，六小時九人。大約這些車伕是由於「懶惰」，「體力不足」，或散工「拉車尾」的原故。最高限度有兩人每日拉二十四小時的，更有一人拉足二十四小時的，這恐怕在事實上是不可可能的，這點是大概由於調查者一時的疏忽，沒有解釋清楚，使那車伕們的答案錯誤。此外，拉十四小時的有一人，十三小時的兩人。這大約是異常勤勞的車伕，但也不過佔着少數罷了。

每月拉車時數(第十二表)

小 時 數	人 數	百 分 比
1-100	1	.17
101-200	33	5.50
201-300	401	81.83
301-400	71	11.83
401-500	1	.17
501-600	2	.33
601-700	—	—
701-800	1	.17
合 計	600	100.00

車伕每月休息日數(第十三表)

日	數	人	數	百	分	比
無		219		36.50		
1		40		6.67		
2		93		15.50		
3		70		11.66		
4		82		13.66		
5		51		8.50		
6		15		2.50		
7		15		2.50		
8		4		.67		
9		1		.17		
10		6		1.00		
11		0		.00		
12		0		.00		
13		1		.17		
不詳		3		.50		
合計		600		100.00		

根據每日拉車時數的調查(第十一表)，最多人數是拉十小時，其次是八或九小時。這三類車伕，佔全數百分之八〇。一七。那末，自然每月拉車時數多是由二百零一至三百小時。每月拉車時數的調查表(第十二表)正是這樣；每月拉車二百零一至三百小時的有四百九十一人，佔全數之八一·八三。這豈不是多了百分之一·六六嗎？此中原因大約是有些車伕每天拉十小時以上的，則每月拉車三百小時以上；可是月中不免有若干時日休息，結果每月的工作時數總是在三百小時以下。其次，

每月由五百零一至六百小時的有兩人，就是那每日拉足二十四小時的。

關於每月休息日數(第十三表)最多數是絕對沒有休息的，二百一十九人，佔全數百分之三六·五。休息最多的是每月休息一十三天，但祇佔一人。休息日數的多少，和日中拉車時數的多少有關係；每日拉車時數多的，他每月休息的日數也多，因為受着精神體力的限制，不能夠勉強的。同時休息日數直接和健康有關係，疾病多的自然是休息多。

車伕回鄉探望次數(第十四表)

次	數	人	數	百	分	比
無		397		54.50		
三月一次	3			.60		
四月一次	9			1.50		
六月一次	33			5.50		
一年一次	108			18.00		
二年一次	16			2.66		
三年一次	16			2.66		
四年一次	2			.34		
五年一次	3			.50		
六年一次	1			.17		
八年一次	1			.17		
有(時間及次數不詳)	57			9.60		
不詳(不詳有無)	24			4.00		
合	計	600		100.00		

車伕們多數是來自鄉間，為了親族居鄉，他們的回鄉本是很平常的事情，但據調查的結果，(第十四表)有三百二十七人沒有回鄉的，佔全數百分之五四·五。沒有回鄉的佔了這樣大的數目，其中是有三點原因，第一，經濟困難，川資不容易籌措；第二，車伕多數未婚，少家室之牽掛；第三，亦有不少車伕攜家眷居留本市的。其次多數的是一年回鄉一次，人數達一百零八，佔全數百分之十八。原因是很明顯的，因為中國人很看重掃墓，車伕們也不能例外，每年清明也隨俗回鄉一次。

(十二) 收入情形(第十五、十六表)

車伕的經濟情形影響他們的生活很大，生活程度的高低，是視乎其收入的多寡與支出的分配底情形而定。現在特就車伕的收入與支出的方面來討論：

關於收入一項，按這次調查的結果，可分為拉車收入和其收入二種。拉車一項的收入又有每日與每月收入之分。茲將每日收入的情形，分析如下：

由第十五表中可以見到：在六百車伕當中，每日的收入最少為四角，最高為二元三角，二者比較，相差很遠。自最低一組起，到一元以下一組止，人數漸漸加多，往後又慢慢地減少。如果將人數最多的五組相加，共得四百三十四人，佔全人數百分之七二·三三，約四分之三弱。由此可知，車伕們日中收入，雖然有些很低，也有些很高，但普通多在一元左右。車伕每天的收入多少，往往差異得許多，並且月中因事因病等而休息停工，就馬上沒有了收入。如果我們將月中停止拉車的日數除去，然後計算每個車伕月中所得若干，而加上其他收入一項，作為他們的總收入(車租除外)其情形有如第十六表。

為便利計，特將收入細別分為六級，組距為十。這樣每月收入最低為十五元(第一組中值)，最高為六十五元(第六組中

每日拉車收入(第十五表)

每日拉車收入	人 數	百 分 比
\$.40—.49	2	0.33
.50—.59	2	0.33
.60—.69	12	2.00
.70—.79	41	6.83
.80—.89	84	14.00
.90—.99	119	19.83
1.00—1.09	117	19.50
1.10—1.19	35	5.84
1.20—1.29	73	12.17
1.30—1.39	35	5.84
1.40—1.49	30	5.00
1.50—1.59	15	2.50
1.60—1.69	12	2.00
1.70—1.79	2	0.33
1.80—1.89	12	2.00
1.90—1.99	3	0.50
2.00—2.09	5	0.83
2.10—2.19	0	—
2.20—2.29	1	0.17
合 計	600	100.00

值)，而以三十元為最多，和每日收入的情形相符。如果將每組各人月入相加，再以各該組人數均分，則最多為六十三元，最少為一十七元四角七分，而六百人均計算為二十八元七角八分。再由總數中將車租除去，平均每人月中的淨收入不過十五元九角四分而已。而最低一組祇剩六元七角五分，最多為四十五元九角四分。按全數平均計算，車伕每月須納車租十二元八角四分，佔收入平均(二十八元七角八分)的百分之四四·六。由

此可見車租的負擔之重大，差不多一半的收入，要被車租佔去了。為着這樣的剝削，就難怪車伕們生活之如此艱難了。除了拉車正常的收入以外，雖也有些車伕兼營他業，藉以彌補的，但人數不多，且收入亦極微薄。六百車伕總計每月才多收四百六十三元四角七分，平均每人月中收入不過多了七角七分。這是沒有多大的補助。總計每人月中平均收入為十六元七角一分而已。

每月收入 (第十六表)

收入等級	人數	拉車收入		車租		淨收入		其他收入	總收入	
		總數	平均	總數	平均	總數	平均		總數	平均
\$ 10—19.99	48	\$ 761.80	\$ 17.47	\$ 461.80	\$ 10.73	\$ 290.00	\$ 6.75	\$ 99.60	\$ 818.40	\$ 7.89
20—29.99	323	7897.75	24.45	4008.22	12.41	3889.58	12.04	157.00	4046.53	12.52
30—39.99	181	6101.77	33.71	2134.65	13.46	3967.12	20.36	197.57	3965.09	21.35
40—49.99	34	1479.60	43.51	503.65	14.78	976.95	28.77	70.60	1046.95	30.79
50—59.99	17	915.00	53.82	264.45	15.55	650.55	38.27	15.00	665.55	39.15
60 以上	2	126.00	63.00	38.00	19.00	90.00	45.00	—	90.00	45.00
合計	600	17971.32	29.78	7707.17	12.84	9564.15	15.94	463.4	10097.62	16.71

(十四) 支出情形 (第十七表)

關於車夫的支出，可分為房租，衣，食及其他四方面來講。這四方面即所謂衣食住行，包括了生活的全部。每項支出的多少，都是以左右生活程度的高低。

由第十七表可見房租的支出，與收入的多少恰成正比例，收入多的房租亦多，反之，收入少的房租亦少。收入最低的一組，房租的支出祇佔全數百分之三。五七，而收入最高的一組竟佔百分之七。二九，約高出一倍有奇。總平均房租佔支出的百分之四。三九。

至於衣着一項，其數目字的大小與收入高低無甚關係，不但收入多的衣着用費不大，而反見減少。如在第一組中為百分之二。九二，但在收入最高的一組反佔百分之〇。二四。按錢數講，前者為三角二分而後者祇五分而已。其他各組情形雖不上下，然而總可以見到一種遞減的趨勢。

關於食費一項是最值得注意。按百分比說則收入的高低與支出的多寡成反比例，即是說，收入愈低則食費的支出愈高。食費支出最高的一組竟佔總支出百分之八一。八五。最低的僅佔百分之五〇。二四。平均計算食費佔總支出百分之七三。二九。這個數目字，可以證明人力車夫是在貧窮線上生活着的。

廣州市六百人人力車夫生活狀況之調查

每月支出 (第十七表)

收入等級	人數	房			衣			食			其他			合計		
		總數	平均	百分比	總數	平均	百分比	總數	平均	百分比	總數	平均	百分比	總數	平均	百分比
\$ 10—19.99	43	\$ 16.80	\$ 0.39	3.67	\$ 13.75	\$ 0.32	2.92	\$ 386.50	\$ 8.96	81.85	\$ 51.93	\$ 1.28	11.66	\$ 470.98	\$ 10.96	100
20—29.99	923	\$ 153.85	\$ 0.47	3.38	\$ 155.16	\$ 0.30	2.76	\$ 3497.45	\$ 10.83	77.36	\$ 751.48	\$ 2.32	16.69	\$ 4526.94	\$ 14.01	100
30—39.99	181	\$ 157.35	\$ 0.87	5.01	\$ 79.40	\$ 0.44	2.63	\$ 2343.58	\$ 13.30	71.37	\$ 662.97	\$ 3.66	21.09	\$ 3148.39	\$ 17.36	100
40—49.99	34	\$ 53.50	\$ 1.57	6.69	\$ 28.36	\$ 0.83	3.35	\$ 500.50	\$ 14.73	62.06	\$ 216.65	\$ 6.37	27.10	\$ 799.41	\$ 23.50	100
50—59.99	17	\$ 27.40	\$ 1.61	7.29	\$ 8.81	\$ 0.52	2.35	\$ 210.00	\$ 13.35	55.89	\$ 129.50	\$ 7.62	34.47	\$ 375.71	\$ 22.10	100
60 以上	2	\$ 2.70	\$ 1.35	6.46	\$ 0.10	\$ 0.05	0.24	\$ 21.00	\$ 10.50	50.34	\$ 18.00	\$ 9.00	43.66	\$ 41.80	\$ 20.90	100
合計	600	\$ 410.69	\$ 0.68	4.39	\$ 255.67	\$ 0.43	2.73	\$ 6868.43	\$ 11.43	73.29	\$ 1833.53	\$ 3.05	19.69	\$ 9383.23	\$ 15.59	100

按錢數講，則彼此相差不甚遠，最低的一組爲八元九角六分，最高的爲十四元七角三分，六百車伕總平均每月祇得十二元四角三分。以此區區之款來給養一個車伕尙或可以維持，但若以之給養五口之家，則其苦處自非筆墨所能形容了。

除上述三項支出以外，所餘「其他」一項，也極重要，因爲衣，食，住三項乃爲生存所必需的，而其他一項亦爲不可少，只是各人的分配方法不同，其中一切教育，娛樂，衛生種種增高生活程度的重要因素，都包含在內。所以此項支出，論理則越多越好，在上表中，顯示着一種事實，即收入的多少與「其

他」一項的支出恰成正比例。收入最少的，此項支出祇得一元二角八分，佔總支出百分之二一·六六，而收入最高的，此項支出却爲九元，佔百分之四三·〇六。按六百車伕總平均，此項支出爲三元零五分，佔支出數的百分之二九·五九。

總上四項支出，各組平均以收入最少的支出亦少，但那收入最多的而支出反不是最多。如六十元以上一組，每月支出爲二十元九角，反不及第四組(四十五元至五十元的，支出爲二十三元五角。但無論如何，比較那收入少的高出了許多。最高的一組與最低的一組相差一倍有奇。由此可見收入愈少的，生活亦

愈艱辛；收入較多的生活便較充裕。

由上四項的百分比看來，收入少的較收入多的生活程度為低，因為收入少的，關於食費的支出過多，竟達百分之八一·八五；同時衣着及房租又佔百分之六·四九；而「其他」一項祇佔百分之三一·六六而已。以貨幣的數目來計祇得一元二角八分。試問以此一元多而能做些什麼？不要說教育，娛樂無從供給，即衛生方面的用費，也顯然是不足。而且收入最高的一組中，雖有九元雜費，百分率為四三·〇六，這本頗高，然而這絕不能就斷為好的現象。因為車伕的娛樂及嗜好（參看娛樂及嗜好表）；因此手車伕的生活程度，可說是極低的。

車伕生活程度的低劣，又可以拿另一方法來證明。依普通社會學家將生活程度分為四級：

(一)貧窮級——在此級過活的人，大多數是推餽受餓及要受人憐濟的。

(二)生存級——在此級過活的人，僅可「享受最低生活的必需品，幾無力應付社會性底需要的。」

(三)舒適級——在此級過活的人，生活較為安適，不但可以獲得生活的必需品，而且有餘力去尋求舒適高尚的生活，子女教育的完成，適當的娛樂和自身的發展。

(四)奢侈級——在此級過活的人，都是過着非常舒適的生活。

據上面關於生活程度的分類，車伕的生活，可以說是介乎貧窮級與生存級之間，他們收入，祇可以獲得生存的必需品，如果他們是不安無事的話。一旦遇有意外（如疾病或死亡），馬上就發生問題；入不敷出，不得不向人借貸，而至陷于貧窮生

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

活線下了。

據調查所得，廣州市人力車伕的收入與支出是很規則的，與各國工人階級的生活標準相埒的。關於工人階級的生活標準，據恩格斯的調查結果，發見四條定律如下：

(一)家庭收入增高時，用於食品的百分比是降低的。

(二)家庭收入增高時，用於衣着的百分比，大致沒有變動。

(三)同時用於居住及燃料的百分比，在以上各種收入狀態下，沒有變動。

(四)家庭收入增高時，用於各種文化的需要及教育，健康，娛樂等方面的百分比，常常是隨着增加的。

以上四條定律，大致適用於勞動階級。我們所調查的六百個車伕的生活狀況，亦恰恰與恩格斯的定律相吻合。故可以斷定，他們是在貧窮線上生存着的。

(十五) 收支比對(第十八表)

車伕的收入與支出的情形已如上述，至於收入與支出的比對情形，可見收入與支出比對表(第十八表)。

在收入等級六組當中，以平均數來說，第一組每月不敷數為三元六角六分，第二組為一元四角九分，而其他四組俱有盈餘。盈餘的多寡恰與收入的多寡成正比例。若以人數講，月中不敷的共三百六十六人，佔全數百分之六十一。簡言之，約佔五分之二。至於其他二百三十四人中雖尚有盈餘，然車伕意外的用費及其付回鄉的款項却未列入支出表內。如將此二項計算在內，則可斷言六百車伕中，無一人是入可救出的。就現在情形來講，六百車伕，總平均計算，每人僅餘一元一角二分。試問此區區之款，可以做些什麼呢？

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

每月收入與支出比對(第十八表)

收入等級	人數	收入			支出			盈餘或不敷	
		總數	平均	總數	平均	總數	平均		
\$ 10-19.99	43	\$ 313.50	\$ 7.29	\$ 470.98	10.95	\$ -156.48	\$ -3.66		
\$ 20-29.99	323	4046.53	12.52	4526.04	14.01	-480.41	-1.49		
\$ 30-39.99	181	3865.09	21.35	3143.39	17.36	721.70	3.99		
\$ 40-49.99	34	1046.95	30.79	739.41	21.73	247.54	7.29		
\$ 50-59.99	17	665.65	39.15	375.71	22.10	289.94	17.05		
\$ 60以上	2	90.00	45.00	41.80	20.90	48.20	24.10		
合計	600	10027.62	16.71	9358.23	15.59	669.39	1.12		

(十六) 付款回家及負債狀況(第十九, 二十表)

(一) 付款狀況(第十九表)

人力車伕付款回家的可分數類：(一)一家數口同住，全家或大部份倚靠那車伕拉車的收入以度活；(二)家人居住鄉間，其生活費半由農作所得，半由車伕的付款；(三)家人居鄉務農，其生計大半靠農作，漁樵所得，不足的靠車伕付款補足；(四)家人完全可自給，車伕付回之款項是多餘的。

人力車伕付款回家數量之多寡，一方面視車伕家庭狀況的好壞，而另一方面視其收入之多寡為轉移。例如以上述第一類付款最多，第二類付款較少，第三類更次之，第四類之付款與否，則隨車伕個人之心意。人力車伕付款回家數目之多寡，除

視其家庭需要而定外，亦視其收入之多寡為轉移，即是說，收入愈高則其付款亦愈多。此種情形可由第二十表中之數目字證明之。

收入等級	每人每月付款回家數目
(一) 十元至十九元九角九分	一角七分
(二) 廿元至廿九元九角九分	四角三分
(三) 卅元至卅九元九角九分	一元一角二分
(四) 四十元至四十九元九角九分	一元四分
(五) 五十元至五十九元九角九分	二元一角五分
(六) 六十元以上	二元九角二分

至於付款回家之人數，上述六項的比較，以第二項為最多，佔全數百分之五三·八三；其次為第三項，佔全人數百分之三〇·一七；再次為第一項，佔全人數百分之七·一七。三項共計佔全人數百分之九一·一七，而此百分之九一·一七車俸中，其付款能力最大者亦不過一元一角二分，其餘百分之八·八三車俸之付款能力最大者雖為二元九角二分，但為數甚少，只有二人而已；由此可見車俸經濟能力之薄弱。

付款回家及負債總數(第十九表)

收入等級	人數	每年付款 回家數值	每月存款 回家數值	每月存款 每月供項
10—19.99	43	\$7.66	\$82.50	7.30
20—29.99	923	1689.50	1417.90	140.04
30—39.99	181	2434.70	1946.30	202.89
40—49.99	34	575.00	214.20	47.91
50—59.99	17	440.00	134.00	36.66
60 以上	2	70.00		6.83
合計	600	5287.86	3974.90	440.63
平均		8.81	6.62	7.3

(2) 負債狀況(第二十表)
至於負債方面，其債項之數量並非因收入之多寡而增減，今舉例以明之：

- | | |
|--------|--------------|
| (負債額) | (收入額) |
| 八元四角三分 | 十元至十九元九角九分 |
| 七元八角八分 | 五十元至五十九元九角九分 |
| 六元八角八分 | 三十元至三十九元九角九分 |
| 六元三角 | 四十元至四十九元九角九分 |
| 四元三角九分 | 二十元至二十九元九角九分 |
| 〇元 | 六十元以上 |

車俸負債原因並非純粹因入不敷出，入不敷出雖為主要原因，但並非絕對原因。現就調查所得列舉其負債原因之牽率大者如上：

- (一) 入不敷出(指收入與支出而言)
 - (二) 疾病(包括本人及家人)
 - (三) 嫁娶(本人及子女)
 - (四) 未拉車前因商業失敗之虧欠。
- 其他：其中如因失業而借貸以維持生活者，及其他意外，如失車賠償等。

五項中以第一及第二項數目最大，而兩項比較，第一項負債數目少而負債人數多；第二項則適與第一項相反。在第二項中，因患病負債者凡五宗，其中有兩宗為五十元者，兩宗為三十元者。此外因母病而負債者亦有二宗，其中之一為五十元，一為三十元。其次，車伕本人因病而負債數十元者亦有多宗。第三項為數不多，只有兩宗而已，其一因贈女遺孀，負債八十元。第四項本不應列入，蓋此項債目乃在未拉車以前所欠下的，不過因此項債目為數甚大，竟有數百元之多；故不得不略為提及。至第五項是五者中之最少者。

今就第二十表中之平均數量觀察之，付款方面每人每年平均付八元八角一分，而負債方面則每年每人平均所負為五元六角二分。兩者比較，前者超出於後者；故倘車伕不須付款回家則或不須負債。在六百車伕中，有百分之九二·八三，其付款回家之數目多於其所負之債項，但其他百分之七·一七之車伕，其所負債項超出所付款項，每年達六元三角九分。此百分之七·一七為數雖少，然為謀解除車伕債項負擔計，吾人實不能不加以注意。

付款回家及負債平均數(第二十表)

收入等級	人數	人數百分比	每年每人所付回家債項數目	每年每人所負債項數目	每月每人所付回家債項數目	每月每人所負債項數目
\$ 10—19.99	43	7.17	2.04	8.43	17	.70
20—29.99	323	53.83	5.04	4.39	.48	.09
30—39.99	181	30.17	13.45	6.88	1.12	.57
40—49.99	34	5.67	16.51	6.30	1.41	.63
50—59.99	17	2.83	25.83	7.88	2.15	.65
60 以上	2	0.33	36.00	—	2.92	—
合計	600	100	8.81	5.62	.73	.47

(十七) 產業種類(第二十一表)

綜觀車伕之所以操手車業的原因，約有以下數點：(一)在城市傭傭，或經營小本生意，因不景氣影響以致虧本或被解僱，失業後乃逼而業此者。(二)當警兵等差役，因裁員或其他的緣故被解職者。(三)農村經濟崩潰，生活無着或遇天災人禍，生計艱苦，被逼離鄉到城市謀事而未得傭傭，以友輩多拉車，因而業此者。(四)在鄉田地收穫不足家人餬口，少壯有氣力者，乃出城市業此以求一飽，更可得資以養家人。

至於人力車供產菜之種類可大別爲二：(一)無屋產者，即上述第一第二種之車伕，亦即原日在城市工作，家無恆產者。因城市中房屋及地價甚高，縱使他們初時有一二土屋亦多早已售去，以所得之資經營小本生意。(二)有屋產田地者：他們多來自鄉間，此等車伕多屬前述之第三及第四類，其家人在鄉間雖貧窮，然仍能保持祖先遺下之屋或數畝田地。

按調查結果，第一種(無田產，屋產者)有一百六十一人，佔百分之二六·八五；其餘三百四十七人(除不詳者外)都屬第二種有屋產田地者。倘我們將車伕未拉車前之職業一表(第十表)與此表比較，則以前業農者之數目(二百六十五人)與此數目(三百四十七人)相較即頗接近。

表中所示之產業分爲：(一)屋；(二)田；(三)地；(四)魚塘；(五)茅寮等。其中祇有屋者佔大多數(一九三人，佔百分之三三·一七)；兼有屋及田者佔第二位(九六人，即百分之二六)；兼有屋及地者，佔第三位(二一人，即百分之三·五)；單有田者再次之。所謂屋者，多爲泥屋及茅寮——至於磚屋則很少。

廣州市六百人人力車伕生活狀況之調查

產業種類(第二十一表)

產業種類	人數	百分比
無	161	26.85
屋	198	32.17
屋，田	96	16.00
屋，地	21	3.50
地	5	.83
地，田	5	.83
田	19	3.17
田，屋，地	6	1.00
屋，地，魚塘	1	.16
塘，寮	1	.16
有(種類不詳)	78	13.00
不詳	14	2.33
合計	600	100.00

(十八) 消遣(第二十二表)
無論什麼人都需要娛樂。雖然車伕沒有錢去找商業式的都

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

二四

市娛樂，但最低限度，他們也有「經濟」的消遣方法。

據調查所得，關於人數分配方面，沒有消遣的，計一百三十六人，佔全數百分之三二·六七。其實這些人也未必全無消遣，或者一方面是因他們不好活動，一方面不甚明瞭消遣的意義所致。不良消遣的有八十五人，佔全數百分之一四·一七。

消遣種類 (第二十二表)

種類	預人	數	百分比
無	136		22.67
不良消遣	85		14.17
平常消遣	208		49.66
較高尚之消遣	44		7.33
其他消遣	25		4.17
不詳	12		2.00
合計	600		100

所謂不良消遣，是指抽煙，賭錢，喝酒，嫖娼等。其中最大多數的是「平常消遣」，這是指睡眠，逛街，談天，飲茶等，人數二百九十八，佔全數百分之四九·六六。較高尚之消遣，這是指看書，下棋，閱報，談時事，唱曲，游泳，拉胡琴，打國技，

聽講書等。人數有四十四，佔全數百分之七·三三。其他消遣為探戚友，居家理事等二十五人，佔全數百分之四·一七。不詳的有十二人，佔全數的百分之二。總言之，車伕的消遣除「不良消遣」外，都以不費多錢為原則。

(十九) 嗜好 (第二十三表)

車伕沒有多大教育，不認識高尚嗜好；環境也不許他們有高尚嗜好。所以車伕的嗜好不外是嫖賭飲吹這「四門」。這次調查所得，有一百三十八人是絕對沒有嗜好的，佔全數百分之二三。嫖賭飲吹當中，只估一種的有二百四十七人，佔全數百分之一四·一七。兼有兩種的有一百八十二人，佔全數百分之三〇·三三。兼有三種的有二十二人，佔全數百分之三·六七。嫖賭飲吹四種嗜好都有的，只三尺，佔全數百分之〇·五。不詳的有八人，佔全數百分之一·三三。總括來說：車伕當中有不良嗜好的為百分之七五·六七，佔了大多數。

本來上述消遣當中，只有八十五人有「不良消遣」的，何以這裏又有這許多不良嗜好的車伕呢？大約嗜好是人類本性，消遣是表現於實行的。他們雖然有某一種嗜好，但沒有錢也無法去消遣，去實現其不良的嗜好。所以有那種「嗜好」的人數，比較多於有那種「消遣」的人數。同時這次的調查，有一部份是在禁賭令未頒行以前（按廣東省會係民國二十五年九月二日實行禁賭的），大部份是在禁賭以後舉行，故雖有賭的嗜好，却不能去實行賭的消遣；這也許是消遣的數字和嗜好的數字不能相符的另一個解釋吧。

嗜好種類 (第二十三表)

種	類	人 數	百 分 比
無 嗜 好 的		133	22.00
一 種 嗜 好 的	烟	140	23.33
	酒	56	9.33
	鴉片	30	5.00
	賭	19	3.17
	嫖	1	.17
	看 戲	1	.17
兩 種 嗜 好 的	酒, 烟	125	20.83
	酒, 鴉片	17	2.83
	烟, 鴉片	17	2.83
	烟, 賭	13	2.17
	酒, 賭	5	.83
	嫖, 賭	1	.17
	鴉片, 賭	1	.17
	嫖, 烟	3	.50
	烟, 酒, 賭	14	2.33
三 種 嗜 好 的	鴉片, 烟, 酒	3	.50
	嫖, 烟, 酒	2	.33
	鴉片, 賭, 酒	1	.17
	鴉片, 嫖, 酒	1	.17
	嫖, 賭, 酒	1	.17
	烟, 酒, 賭, 酒	3	.50
不 詳		8	1.33
合 計		600	100.00

(二十二) 疾病 (第二十四表)

這裏所說的疾病，並不是像頭暈，發熱那一類的偶然疾病，而是車伕的身體上所常患着的疾病宿恙。六百車伕中，常患病的有一百一十六人，佔全數百分之十九·三三。
關於這些病症的分配，最多數是患着肺癆，咳病的，有二

十四人。其次是四肢病痛，如腳氣，腳軟等，有十九人。再其次是心胃病，有十五人。皮膚病和五官病各佔十人。風濕骨痛七人。花柳白濁五人，天花一人，其餘二十五人未詳。
車伕的居所，光線昏暗，空氣污濁；故容易受肺病。同時營養不足，又沒有休息靜養的機會，自然他們的抵抗力弱。染

廣州市六百人車伕生活狀況之調查

着了疾病之後，又沒有醫理的能力，而祇有抵受着。實際上，

們的心胃。

車伕的環境，最適宜於肺癆病菌的傳染。這種可怕的病症，實是車伕最大的危險。因為既有患肺病的車伕。則其他未染着這病的都隨時有被傳染的可能。相信那六百車伕當中，斷不祇二十四人患着這病；不過他們未經專門醫師的檢驗，所以還沒有發覺罷了。

四肢病痛，本來是意料中的車伕疾病，因為車伕幹的是氣

車伕都有砂眼的，不過他們不知道罷了。

力生涯。整天勞動，就是鐵造的機器也要損壞，何況是血肉之軀的車伕呢！奔走馳驅，最吃力的，當然是那雙腿子；所以車

風濕骨痛是由於筋骨過度勞動，缺乏休息所致；但另一方面，也恐怕是居住的地方太卑濕，太不通爽的缘故吧。

伕骨痛腳氣等病是特別多的。最難堪的，是晚上骨痛難眠，一到天亮便要拖着車子出去；簡直連喘息呻吟的機會也沒有。這是一個車伕親自對調查者說的，多麼的可憐呀。

這裏調查所得的花柳白濁病，只有五個，但實際上恐怕還不止此數。因為有風流病的人，多數是諱莫如深的，何況遇着陌生人查問他，自不容易坦白相告。

車伕跑走過多，容易傷氣，所以便生出胸痛，心痛，氣喘等病。同時，車伕祇求一飽，並無暇去選擇食品，更談不到研究消化問題。車伕忙接生意是隨時隨地的，好多時吃飽了便去狂奔，這樣飯後的劇烈運動，是很不合衛生的，結果，傷了他

總之，車伕營養不足，體力薄弱，勞動過度，結果便容易生病。生了病沒有時間休息，因為「手停便要口停」，又沒有錢醫理，因此，無論體魄上，經濟上，車伕都有很多患病的機會。

車夫疾病 (第二十四表)

疾 病 種 類		病 人 人 數	病 人 與 病 人
總 類	分 類	分類人數	總類人數
肺 癆 咳 嗽 等	肺 癆	14	24
	咳 嗽	9	
	肺 癆 及 脚 病	1	
心 胸 胃 病	胸 痛	3	15
	心 痛	4	
	胃 氣 痛	4	
	喘 氣	4	
風 濕 骨 痛	骨 痛	5	7
	風 濕	2	
四 肢 病 痛	脚 癢	2	19
	脚 痛	4	
	脚 氣 病	13	
皮 膚 病 痛	生 癩	1	10
	其 他 皮 膚 病	9	
五 官 病 痛	砂 眼	1	10
	單 眼	2	
	其 他 眼 病	4	
	爛 耳	1	
	耳 鳴	1	
	單 耳	1	
花 柳 白 濁	花 柳	4	5
	白 濁	1	
天 花 痘 症 (曾 發)		1	1
不 詳	有 病 (種 類 不 詳)	5	25
總 計		116	116

(二十一) 車夫的日常生活
 (一)住宅——車夫的日常生活是在車伕館裏，而車伕館的主人是車伕頭。車伕頭租賃二三層高的舊式洋樓作車伕館，館裏每層樓設一連三四層高的「碌架」床，高與樓底屋頂相連，一列過有數十座床，與屋同深。每一床分租與兩個車伕，一座床供六個車伕同用，日夜輪流休息。館內兩旁高懸的床架，中央一

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

條窄窄的甬道，這小小的路，便算是車伕的飯廳，也算是坐立休息及會客唯一的地方了。室裏光線昏暗，空氣惡濁，有像貨倉一樣。然而這是車伕唯一的棲息所了。

至於有家容的車伕，則另租一座木板障的房間，面積平方不及一丈，裏面僅能容一床一棹一椅，所有衣服用具，廚具通通堆在一起。白天如果沒有燈光，黑沉沉，簡直不能照進去。然而這是車伕唯一的家庭了。這小小的一座房間，每月租金二元至三元。

(二)飲食——車伕普通是一日三餐的，早上到茶樓喝幾分錢茶。中午隨便吃一二角飯或稀飯，到了晚餐，回到車館，買一點酒肉瓜菜，三數人合為一桌，吃一個飽醉。他們一天的勞苦，全在晚上這一杯酒兩塊肉得點解慰。如果一天的生意不好，惟有實行「肚子緊縮」政策，食所謂「單條飯」或「拜萬壽」。單條飯一即是化零為整，一天三餐縮為一餐，「拜萬壽」即勒緊肚皮，實行捱餓。單身好漢，還可以「拜萬壽」，可是一家數口的車伕，歸來妻啼子哭，那更不忍言了。

(三)沐浴清潔——那是談不到的。車伕館裏，數十人公用一所平方不够一丈的廚房，這小小的廚房同是他們洗澡的地方，即使一人可以得到充份的水，可是地方狹小，也難免有「英雄無用武之地」了。在夏天車伕還可以跑到珠江河邊沐浴，可是婦女哩！那不知他們怎麼辦了。有一個車伕頭說：「車伕習慣是不洗澡的，所以我們也不管了」。難道這是真的嗎？實際上，車伕一天奔跑，滿身汗穢，難道他們真是不慎洗澡麼？總之，洗澡的設備與車伕頭的利益有衝突，所以他們自然是不管了。

(四)健康——談到車伕的健康，的確可憐，不獨他們飲食起居的環境，談不上衛生，而且各方面的生活，都是以毀壞他們的健康的，因為他們所居住的地方人數太稠密，空氣惡濁，光線不足，加以營養缺乏，病菌蔓延，在在都足為他們生命可怕的威脅。

如果他们不幸患病了，他們簡直就沒有辦法，因為他們患病就不能拉車，不能拉車就沒有收入，沒有收入則一切飲食消費的資源都斷絕了。平時他們既無積蓄，一旦患病則診金藥費完全無着，惟有聽天由命，坐以待斃。每年這樣不醫而死者不計其數，所以車伕說到了疾病，大有談虎色變之勢。他們最普遍的疾病是瘧疾，感冒，熱病，腸胃疾及心臟病等，在暑天以成羣，中風為多。總之，他們的生命，無時不在饑餓與病菌中掙扎着。

(二十一) 救濟車伕的獻議

從人道主義立場而言，及整飭現代都市市容起見，我們實不應容有人力車之存在，況且取締之不暇，似不宜有提倡獎勵性質的救濟。不過死囚患病，猶須醫理。取締手車業為一事，但拉車已成一種職業，現既發生問題，即是社會已有病態，而不得不設法以改善之，故斷不能因噎廢食，是以救濟車伕又另是一事。

關於救濟問題，大約可從經濟，衛生，教育三方面着手。其中尤以經濟一項為最重要，蓋現在車伕多是為着經濟而食苦的。

1. 經濟方面——所謂車伕生活的苦況，當然是受經濟壓迫而成，惟有了錢才可以改善他們的生活。然車伕入息之所以低微

而形成經濟恐慌的原因，不外是供過於求的問題。以前拉車人
數不若現在之多，不致因競爭而拾薄了生意。近年來世界不景
，各行均告衰落，尤其是農村破產，手工業不振，失業人數激
增。拉車既為簡單之工作，一部份之失業者遂倚之為生活線上
最後之一防線。是以廣州一地，竟有手車六千輛，車伕一萬六
千人，惟車伕雖日多，而乘客適成反比例，供過於求，結果減
價競爭，而車伕生涯苦矣。而乘客銳減之原因，為市內長途汽
車之發展。今年市內各線長途車重新開辦後，不特路線延長，
而且減收車價。金錢時間，兩者相宜，乘客自然多坐汽車。人
力怎能與機器競爭，手車業遂不免於失敗；所以手車公會曾有向
政府請求取締長途車車價之呼籲，欲藉此以恢復手車之繁榮，
此項請求，顯然為着本身設想，雖亦為救濟車伕之一道，然政
府亦斷不能徇其所謂。因從全社會立場而言，市內交通應該盡
量發展，金錢時間均須減至最低限度，使市民咸覺便利，斷不
能因維持手車業而取給長途車，蓋勢不能因此置手車伕之權利
而阻礙交通事業及民衆福利也。無已，則惟有就手車業本身想
辦法。

在現代都市中，實不應容有手車之存在，前已言之矣。所
以在救濟人力車伕之計劃當中，同時應有逐漸淘汰之準備。在
此原則之下，須減少或限制開辦車輛之數額。一方面又須舉行
車伕登記，嗣後批准退出，不許加入；庶可以杜絕來源。據調
查所知，車伕之中，不少有別種技能。若按其技能於可能範
圍內，盡量代謀出路，或勸令改業，庶可減少現有車伕之數
量。

社會對於手車服役之需要，已有一定限度，則手車伕不能

廣州市六百八手車伕生活狀況之調查

多獲收入；所以欲謀解決手車伕經濟之壓迫，祇有向其支出方
面着手。在其支出當中，最大宗者厥為車租。其有商榷減免之
餘地者，則亦唯有此項，因其他衣食住等預算，實為絕對必需
也。至於車租之分配，車伕實際上，祇一部分為真正之車租
餉，二，俾目繳費費用，以裕車伕之收入，則惟有解除以上之二重壓迫。
至於減免稅餉，政府之財政預算當蒙影響。故須政府有誠意及
下最大之決心始克有濟。俾目為車伕之寄生虫，諸多勒索以飽
私囊，車伕苦之久矣，剝奪行為，當在被禁之列。然俾目亦自
有其本身之效用，上承公司，下接車伕，實際上，對公司為車
伕之擔保人，無車目，則車公司不敢放車與車伕，車伕便無從
租用手車。欲使車伕根本不需車目，莫善於令車伕能直接向公
司租車。俾目既不能憑依其所以要挾於車伕者，自無可剝奪之
機會，而車伕遂能輕一重負。然俾目既去，租車担保無人，莫
若車伕自行聯保；其法以互相熟悉之車伕十人或二十人為一組
，向公司租五輛或十輛手車，倘有一人欠租或偷車等事發生，莫
由其餘各人均須向公司負責。此不過就人地生疏，毫無相識
者而言。如能免商店或有正當職業之人蓋章担保者，即不須聯
保。

車伕雖能直接租車，不受俾目之剝削，但仍須日納車租，
未能澈底多獲勞資。果欲「車伕自有其車」，而以免納租，則須
出資購置，車伕何來如許鉅款。事實上大多不能實行。欲達到
「車伕自有其車」之目的，最好由政府或合作社性質之公司辦理
，先將車輛擬定價格，然後按日收租，俟車伕已足償回車價時
，則手車便歸該車伕所有，嗣後無須納租，然後車伕日中所入

廣州市六百人力車伕生活狀況之調查

三〇

，乃能全數享用。經濟狀況稍佳，自然生活隨之改進。

2. 衛生方面——車伕營養不足，居處稠密，生活習慣不清潔，空氣不流通，每易致病。常人有病，極有機會調養休息。車伕則最忌染病，不能工作，便手口同停，遑論醫藥之費。故衛生救濟，實為當前急務。照現在廣州市之公立醫院及慈善機關所辦之免費治療所，為數已不少。不過市內仍多窮人，殊覺僧多粥少。且此等醫院藥局，原為市內苦力貧民而設，是以散處市內各地，對於車伕聚集之區，未有特別多設。為車伕健康福利計，須於車伕區域內如東堤等地，加設贈醫藥之免費治療所，使車伕有病得以就近醫理。此不過就事後補救而言，實則衛生之道，尤貴防患於未然也。車伕之衛生救濟，故當側重於平日飲食起居間之預防工作。最好能利用宣傳，灌輸衛生常識，使知飲食清潔之重要。對於車伕所常就食之下級飯店與茶館，衛生當局當派員檢查，強迫清潔運動，取締販賣污穢腐敗之食物。一病從口入，庶幾日以減少。其次關於住居方面，須多建如現在之勞工寓所以收容之。如政府力有未逮者，則就現有之車伕館加以改善，並督促館主將格式更改，使光線透亮；一方面減少居留人數目，使不致太稠密而阻礙空氣流通，可減少傳染之媒介。館中尤須時時打掃清潔，以杜微生物之潛滋。衛生當局，苟能力為之倡，而違者加以責罰，則經營車伕館者，自

無不奉行不悖之理。其次，對於車伕之家庭，亦須加以指導，使兒童健康，得有保障。

3. 教育方面——從調查所得，知車伕之會讀過一兩年書者固多，而全未經受過教育者亦屬不少。似此文盲尚多，可見教育救濟之需要極切。救濟文盲之機關，當首推學校。惟車伕整日奔馳，毫無暇晷，祇可開設晚間義學，俾得利用短促時間，有識字機會。但祇可自由參加，不能強迫；蓋處於車伕之環境，根本缺乏接受教育之能力。惟有一事須極端注意者，則為車伕子女之基本教育是也。蓋車伕本身對於國家社會前途，已失其目前之重要性。惟此將來國家主人翁之兒童，社會對他們期望甚大，不能「逸居無教」，任令其日趨下流，而摧殘社會之新生命耳。故須多辦免費小學，強迫車伕子女入校，使基本教育得以推行於車伕階級，對於社會將來，以及兒童本身，均蒙其利。此國家「百年樹人」之大計，不容忽視，願當局者其有以善處之。

以上關於經濟，衛生，教育三方面之救濟，雖甚簡單，不免掛一漏萬，恐難圓滿解決如此複雜之手車伕問題。然循此漸進，力謀改善，則對於車伕之生活與福利，未嘗不可將放一綫之曙光。貧而無告，困苦顛沛之車伕，其亦可少蘇吧！（完）

F5
212 F5