

曾风靡永城的黄包车 如今鲜有人乘坐

记者探寻黄包车的历史与当下的生存现状



黄包车夫吴师傅在车上等待乘客



市民乘坐黄包车(资料图片)

日前,记者在步行街一家餐厅吃饭时留意到,外卖小哥扎堆在店门口等待平台派单。这场景莫名有些熟悉,却已不再是从前模样。细细回忆后,记者感叹,数年前在此扎堆的并不是外卖小哥,而是黄包车夫。餐厅门口的风水宝地,现已被外卖小哥占领,黄包车逐渐退出了我们的生活。所以不妨回想一下,我们有多久没有乘坐过黄包车,又有多久没在街头看到过黄包车了。那些黄包车夫如今都去哪了呢?带着这样的疑问,记者展开了一次调查。

记者 胡颖

数据调查 城区街头黄包车一天不到60辆

黄包车是一种能够让体验慢生活的公共交通工具,具有方便、实惠、环保、从业门槛低等优点,曾经在我市盛行。然而随着经济的发展,私家车、出租车、电动车以及打车软件越来越普及,搭乘黄包车的人也就越来越少,黄包车的生意越来越淡。近日,记者联系到市交警大队非机动车管理所的工作人员卢景荣,了解了我市黄包车20余年来的发展状况。

卢景荣于1995年就进入人力三轮车管理站(后合并为非机动车辆管理所)工作,到现在已有20余

年的时间。他告诉记者,实行黄包车营运最初是为了照顾下岗职工、失地农民等困难人员,由车主购车到交通运管部门办理运输证进行营运。上世纪90年代到21世纪初,运价低廉、乘坐方便的黄包车风靡永城。在最顶峰的时候,一辆黄包车的营运证价值高达3.6万元,当时两辆黄包车的价值就堪比城区一套房子。卢景荣说。

原先我市有黄包车900辆,考虑到900辆车都上路的话,容易造成拥堵,所以把黄包车的雨篷定制成黄、绿、蓝三种颜色,每个星期只

允许一种颜色的黄包车上路。卢景荣告诉记者,起初对于黄包车的管理较为严格,不符合条件的黄包车不能上路,每年还需进行年审、缴纳保险、定期更换雨篷等。后来,随着人们生活水平的提高,私家车日益增多,便利与省钱的电动车也受到了越来越多市民的青睐,黄包车的数量随之减少至600辆。到现在,每天出工的黄包车已经不到60辆。

越来越多的黄包车变成“僵尸车”随意停放,每年都要进行清理,为黄包车主寻找合适的停车场也成了—道难题。卢景荣说。

车夫感叹:如今仅凭蹬黄包车不足以养家

在步行街,记者找到了几辆正在等待乘客的黄包车。见记者上前,黄包车车夫吴师傅以为来了乘客,立刻从后排座位上起身,招呼记者上车。在得知记者的来意后,吴师傅热情地跟记者聊起了家常,聊起了自己和黄包车之间的故事。

吴师傅今年46岁,江西人,在我市工作生活已有20年。从2008年开始,吴师傅便蹬起了黄包车。据他回忆,那时候蹬黄包车一天能赚两百元左右。我刚开始蹬黄包车的时候,黄包车还比较吃香。那时候想要租一辆黄包车来经营,竞争压力很大,而且车夫大多是本地人,像我这样外来的人员很少。吴师傅说,十几年前租一辆黄包车的价格是每周七八十元。以前坐的人多,租金也可以承受,他一个月还能攒下一笔钱。

我以前就是早上九点出门,下午六七点收工。有乘客的时候拼命地蹬,能快点将乘客送到目的地,没有乘客的时候就人去多的地方转一转,夏天的中午一般没有什么行人,我就找个树荫,在车上休息一阵子。吴师傅回忆着以前的日子,虽然听起来辛苦,但记者也能从中感受到他的快乐。吴师傅表示,黄包车车夫熟悉城区的各条线路,可以说是“活地图”,能行驶在那些汽车无法通行的道路,是他们快于汽车的杀手锏。

在和记者闲聊的一个半小时里,吴师傅没接到一个乘客,周围的3辆三轮车也没有开张。见记者感到诧异,吴师傅说,等是他们如今的常态。现在城区专职蹬黄包车的人一只手都数得过来,大多数人都像我这样,把黄包车当成兼职,有空的时候

出来拉几个客人。吴师傅简单算了一笔账,作为外来人员,在永康吃穿住用,一个人一个月的开支怎么也得一千元左右,如果是拖家带口的,支出就更多了。现在每天顶多能拉三四个客人,一天的收入也就不到五十元,完全不够一个家庭的开支。

采访后的几天时间里,记者留意了一下,路上来往的黄包车大多是空车。现在的人都喜欢坐网约车、出租车等公共交通了,我一天也带不了几个人。一位老黄包车车夫这样说。

坐出租车比坐黄包车安全,出租车防日晒,防雨淋,防风吹,但黄包车不行。坐黄包车蛮透气,蛮舒服的。一些接受采访的路人说,从他们的话语中可以感觉到,黄包车的未来不容乐观,但也并未完全消失于人们的记忆中。



永报姐妹花

Yong Bao Jie Mei Hua

全国巾帼文明岗

监督电话:87126426



既服务到人
更服务到心

YB JMH

记者手记

黄包车退出的原因

对于黄包车逐渐退出城市舞台,记者通过采访认为,这与城市转型的趋势以及城市软、硬件设施的完善有很大的关系。其一是政府新建、修建、改建了一批城市道路,进一步提升了汽车出行的速度。其二是受私家车、公交车、网约车、公共自行车的冲击。近些年,我市私家车的保有量快速增长,同时,随着公交线路的改善、网约车的普及,这些实惠又快速的出行方式得到了大家的追捧,若是喜欢低碳出行的市民,则也更愿意选择公共自行车。

我从步行街到巴黎商街,乘坐出租车或是网约车,大概是十块钱,十分钟就能到,而且叫车的速度也快。黄包车的收费虽然也差不多,但夏天热冬天冷,最主要的是现在已经很难叫到黄包车了,这也导致人们的出行习惯慢慢地从坐黄包车转变成坐出租车或是网约车。市民张女士认为,如今的黄包车顶多作为堵车或是叫不到车时的“替补”。这也是导致黄包车难以生存的原因之一。

关于价格,记者也采访了黄包车夫,他们告诉记者,多年前确实有过漫天要价的不好现象,因为那时候坐黄包车的人多。然而如今,黄包车的乘坐价格却还和十几年前一样。现在买杯奶茶都要十几二十元,可见物价上涨之快,但我们的价格一直没涨。骑了二十几年黄包车的张师傅是本地人,他告诉记者,黄包车的收费一般不低于10元,不超过15元。不降低价格的原因是骑黄包车很辛苦,而且一天拉不到几个客人,若是再降价,收入就更少了,涨价则更不可能。张师傅的话中充满了无奈。

此外,记者也了解到,在很多城市,黄包车已经彻底退出城市的舞台,而在一些城市则与旅游业结合在一起,如此看来,作为一种比较原始的客运交通工具,黄包车如今的观赏性已高于实用性。

拓展绿色空间，构建绿色永康。

永康市创建文明卫生

永康日报社

宣