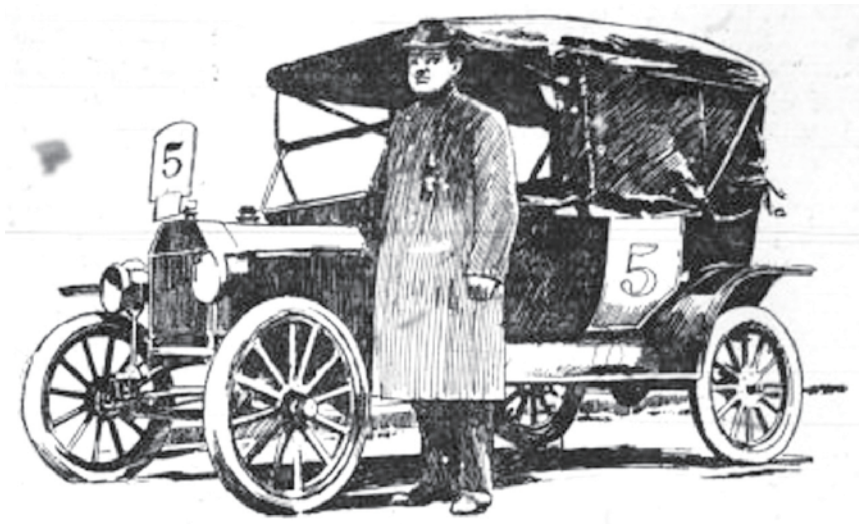
版式校对 张旭
版式设计 李媛
责任编辑 博雅

在美国街头，Uber随处可见，这种便捷环保的交通方式不仅受到普通美国民众的欢迎，还得到了政府的鼓励与支持。如今在美国洛杉矶，优步的日运营量达到了15.7万次，形成了一种优步文化，这种拼车方式很快传播到世界各地。在中国，每个月优步拼车有1500万次行程。

其实早在优步诞生的一百多年前就已经有了一种“优步式”的生活方式——jitney。Jitney本意是5分镍币，后代指一种车费5美分、介于出租车和公交车之间的雇佣交通工具。



堪萨斯城Jitney服务的发起者和他的车

一百多年前，共享汽车在美国的兴起和衰落

1914年，一位名叫L.P.Draper的人开创了这种交通方式。Draper是洛杉矶的汽车销售员，他每天驾车上下班的过程中，都能看到在街头苦苦等候有轨电车的队伍。焦急的上班族与缓慢的电车形成鲜明的对比，使Draper深受触动，也让他从中看到了商机。

Draper在车前挂上一个类似广告的牌子，任何人只需付一个jitney就可以到任何想去的地方。很快他就迎来了自己的第一个乘客，这种灵活的交通方式也逐渐在大城市中推广开来。最初只有一小部分司机模仿Draper，但是第一次世界大战所带来的萧条使jitney成为了许多失业人士的选择，大批司机开始加入jitney的队伍。

Jitney不限于当时某一种单一的交通工具，为当时人们的出行提供了一种全新的选择。与有轨电车相比，jitney的相对优势体现在2.5英里以内的短途旅程上，一辆jitney可以容纳四五个人，还可以搭载一些站票乘客，虽然不如有轨电车的容量大，但jitney的速度能够达到每小时15英里，是有轨电车的1.5—2倍。Jitney不需要遵循固定的运行路线与时刻表，更具灵活性，在第一个乘客上车以后，司机会在挡风玻璃上写下与该目的地一致的路线，以便搭载更多顺路的乘客，一般一刻钟就可以载2个乘客。由于体积小、灵活度高，jitney即便抛锚也不会引起交通阻塞和服务的缩减。

Jitney高速度、高频次、灵活性与专门性的特点吸引了大批追随者，人们纷纷搭上车来，前往各自的目的地，以至于形成了一种社会运动。有轨电车杂志首先关注到了这场运动。据报道，“洛杉矶街上私家车数量剧增，只要5分钱”。Jitney运动横扫全国，西雅图的jitney日运营量达到5万次，堪萨斯是4.5万次，洛杉矶则高达15万次。

Jitney的火爆引起了有轨电车部门的不满。当时有轨电车是垄断性的交通工具，不论距离长短车费一律是五美分，市和州政府期望从短距离乘客与远距离乘客的交叉补贴中获得巨大利益。然而Jitney严重威胁了有轨电车的发展。洛杉矶轨道交通每天损失达600美元，解雇了84名司机和售票员，撤了涉及6条线路的21辆车。

面对jitney的挑战，有轨电车迅速行动起来，在各大城市建立监管制度，以遏制jitney的发展。他们对jitney的批评大多集中在安全隐患上。因jitney在路边抢接乘客而引发的小事故层出不穷。市政府与州政府也在jitney与有轨电车的竞争中感受到自身“交叉补贴”利益受到的威胁，于是也以安全为由，通过各种法律条令、监管制度对jitney进行打压。各地政府从四个方面入手，力图限制jitney的发展，并保障乘客安全。

第一，高额的执照税和责任债券。反jitney的条令通常要求jitney负担比普通汽车执照更贵的费用和税务。1915年7月，有24个城市基于上座率收取从5座汽车的35美元到16人以上的汽车的200美元。新泽西州则要求10美元的执照费加上每辆jitney年收入5%的税费。

对这个行业影响更深的是责任债券。1915年7月，有27个城市要求每辆jitney根据座位容量的差异购买1000到11000不等的债券。债券很贵，在西雅图2500债券要花费225美元；在洛杉矶11000债券要花费1000美元。这一费用花费相当于一个全职jitney司机全年收入的25%—50%。

第二，强制最短经营时间。一个更直接的消除兼职jitney的方法就是要求所有jitney每天必须工作超过兼职司机愿意工作的时间。如果最短时间被设置的很高，那么一些司机就不得不在非高峰时期增加他们的服务，而放弃做更好的工作。大急流城要求至少每天工作6个小时；亚特兰大、波特兰等城市要求12小时；加利福尼亚、西雅图、纽约等城市则要求16小时——这几乎是不可能实现的。

第三，规定路线和时刻表，这主要针对的是那些全天经营jitney的人。Jitney的相对优势是提供更高质量、灵活的、专门的短途服务，但50多个城市都通过了一项条令，即司机在申请jitney执照时必须详细说明路线和时刻表。在圣地亚哥和盐湖城，路线的任何误差都是被禁止的，而洛杉矶等地则在特定街道允许一些小误差。例如途经教堂、公共景区和棒球场的路线可以允许3个街区的最大误差。该政策极大地冲击了jitney在灵活性上的优势。

Jitney还被要求提供长距离服务，对于优势是短途旅程的jitney来说，这就提高了运营成本，减少了人们进入该行业的几率。一些城市规定了jitney的最短运行距离，例如，在奥斯汀是30个城市街区，在亚特兰大是三英里，在达文港是有轨电车路线的长度。如果jitney没有走完整个路线全程，执照就会被吊销。

第四，制定针对jitney的安全规章。有些城市将jitney的时速限制在10英里以下；有的城市要求jitney在所有十字路口都要完全停下来，这在减少事故发生的同时也削弱了提供更快捷服务的相对优势。为了缓解jitney中乘客拥挤的现象，1915年7月，近30个城市将jitney座位容量限制为2座，基诺沙市甚至用价格限制来保障这一措施的实行——禁止向站票乘客收取车费。

总而言之，五花八门的条令都通过强加一些特别的义务给jitney来削弱它的相对优势，通过大幅度提高运营成本阻止人们进入该行业。在政府的打压下，jitney的司机们只有两个选择：要么离开，要么不盈利。

Jitney的衰落并未能保住有轨电车行业的既得利益，反而带动了私家车数量的大幅度增长。由于jitney式的拼车服务遭到严格禁止，私家车的利用率大大降低，高峰期平均每辆汽车里面只有1.7个乘客，随之而来的是令人无比困扰的交通堵塞。2009年，特拉维斯·卡兰尼克和好友加雷特·坎普创立了Uber，这种更加环保的交通方式减缓了交通拥堵并提高了汽车与道路使用率，便利了人们的生活，受到广泛好评并被世界各国引进，而它的灵感不得不说是来源于一百多年前的jitney。

摘自《中华读书报》

■史海钩沉

古人出门旅游住在哪儿

旅馆在中国古代又被称为逆旅、客舍、客馆、客店、邸店、邸舍等，有着悠久的历史。《周礼·地官·遗人》云：“凡国野之道，十里有庐，庐有饮食；三十里有宿，宿有路室，路室有委；五十里有市，市有侯馆，侯馆有积。”这是有关旅馆的较早的文献记录。秦国的“商鞅变法”，就涉及到了旅馆的管理。史载：“秦孝公卒，太子立。公子虔之徒告商君欲反，发吏捕商君。商君亡至关下，欲舍客舍。客人不知其是商君也，曰：‘商君之法，舍人无验者坐之。’商君喟然叹曰：‘嗟乎，为法之敝，一至此哉！去之魏。’”这不仅反映政府的管理已延伸到了旅馆，而且反映出战国时期已存在私人旅馆。

中国古代旅馆包括有国家办的或称之官办的，属于接待性质的旅馆，如驿站、馆驿、诸侯馆等；有民办的或称之商办的旅馆，如逆旅、旅店、客店、旅馆等；有介于官、民之间的皇室行宫、苑囿、会馆、养士馆等。从旅馆经费来源看，有的旅馆费用开支全部或部分来自国家供给或补贴，如驿站、馆驿等；有的旅馆费用开支则来源于向旅客收取的膳宿费，如各种类型的民间旅馆；有的则来源于以各种形式和方式获取的资金，如寺院客舍、会馆、养士馆。

从旅馆的功能和属性上看，有商业性的民间旅馆如旅店、邸店、招商旅店等；有接待性旅馆，如养士馆、会馆，皇室的行宫、苑囿等；有政治性的官办旅馆，如驿站、馆驿、诸侯馆等。

而这些旅馆的功能和任务，除了官办旅馆完成国家的外交、军事、统治等任务或实现集体、个人非盈利性目的之外，主要任务便是接待行旅者，完成供给食、宿等服务接待功能和任务。唐代旅馆的档次不一，设施也有差别。《太平广记》记载，李靖“行次灵石旅舍，既设床，炉中烹肉且熟，张氏以发长委地，立梳床前”。从中我们可以看到旅馆里最一般的设施，有卧床、炉子等食宿设施。唐代旅馆也可以提供超常服务和定制服务，有的就开设了租赁、寄存等业务。《通典》卷七记载“每店皆有驴赁，客乘倏忽数十里”，讲的就是这种情形。

可见，古代已经有了类型多样的旅店，能够为古代旅行生活提供较为全面的保障。

摘自《黄石日报》