

呼唤尊严：司机与邮工构建职业自主性的努力（1945—1949）^{*}

胡悦晗

提 要：职业群体与国家的关系是复杂的、动态的。本文以电影业放映风波案与“差工”改名案为例，考察抗日战争后司机与邮工在去除职业污名的吁求中，构建职业自主性的问题。研究发现，尽管在1945—1949年，劳工职业群体萌生出类似西方中产阶层群体的职业自主性意识，但均未从职业门槛、职业伦理等对职业自主性最为重要的问题中发掘话语资源。究其原因，在于国民党政权在抗日战争期间建立的集权体制使国家政权的官僚科层化过程超越了职业群体的专业分化过程，加深了职业群体对官僚体制的依附程度。国家中心性压倒了职业自主性。政府因应方式的失恰，使职业群体与国家间的关系从互构模式转向冲突模式。这种冲突并非职业共同体与国家权力在规则与制度范围内的制约与互动，而是国家权威与职业自主性双双破灭后的混乱与失序。

关键词：职业自主性 国家中心性 司机 邮工

一、问题的提出

涂尔干（2015）认为，机械团结型的传统社会向有机团结型的现代社会转型，意味着专业分工与职业团体的诞生。职业团体凭借制定组织制度、制订行业标准、确立职业伦理等方式，形成行业共同体的内部权威，籍此对抗中世纪的教权与近代以来不断扩张的王权。这一论断意味着近代社会分化过程孕育出的新兴职业群体具有形塑国家与社会关系的巨大潜力。自涂尔干以来，职业与国家之间的关系始终是

^{*} 本文为国家社科基金后期资助项目“溃败的整合：法团主义视角下的战后城市工会研究”（项目编号：17FZS016；主持人：胡悦晗）的阶段性成果。

职业社会学领域的核心议题。职业自主性与国家中心性是该议题的两种主要观点。前者以弗莱德森（Freidson, 1986, 2001）为代表，主张职业意味着劳动者对自身工作的资质、内容等核心问题具有合法控制权。然而，这一理论主张未能回答职业如何能够抵御外部力量的干涉而保持自主性这一问题（刘思达，2006：204）。后者以约翰逊（Johnson, 1982, 1995）为代表，认为职业自主性需要国家权威的保障和认可。然而，受制于英美国家职业发展的历史渊源，这一理论主张无法就现代国家权力侵蚀职业自主性的问题提供有力的解释框架（刘思达，2006：211）。

职业并非自然生成，而是一个历史化的演变过程。因此，职业社会学研究的一个重要历史维度是对近代中国社会转型所孕育的职业群体加以考察。在此方面，有互构论与冲突论两种主要观点。姚泽麟（2015）以医生群体为对象，认为民国时期的国家政权与职业群体之间是互构合作的关系。国家需要医学来摆脱民族危机、管理民众；而医生职业则需要国家的支持，以确立其在医疗与健康领域的垄断地位。这一研究是互构论的主要代表。徐小群、魏文享、江文君等研究者以出版业从业者、律师、大学教师等群体为对象，认为民国时期的国家政权与职业群体之间存在不可调和的矛盾冲突。新兴自由职业群体用结社的组织化方式向政府和公众主动发声甚至采取集体行动，维护职业利益，提升职业自主性权威，实现政治参与和社会参与，是冲突论的主要代表（徐小群，2007；朱英、魏文享，2009；魏文享，2011；江文君，2016）。可见，互构论强调国家权力对职业共同体的规训与整合，与国家中心性相契合。而冲突论强调职业共同体对国家权力的制约，与职业自主性相呼应。

互构论与冲突论是近代中国职业群体与国家关系复杂性和动态性演化的两个主要面向。然而，在缺乏一个关于职业和国家关系的理论框架的情况下（刘思达，2006），既有历史维度的研究有待推进，尤其是研究者对职业群体的形成与国家政权建设二者各自因应的问题关注不足。民国时期，职业群体分化与国家政权的理性化建设两个方面均有发展。伴随医生、律师等新兴群体的职业化过程，国民党政权通过保甲制、新县制等制度措施方式完善官僚体制，强化国家对社会的管控力度，实现国家政权建设的理性化过程。

职业群体的形成缘于社会分工。然而，这一分工是以市场与行业秩序为主导，还是以国家对相关行业的垄断经营为主导，对职业群体的影响截然不同。前者属于专业分工，其形成的职业群体以不可替代的稀缺技能为主要特征，在此基础上，形成完备的职业门槛、晋升路径与职业伦理。而后者依附于科层体制，其形成的职业

群体并非以稀缺技能为主要特征，而是以科层体制内部的等级分化为主要特征。在与国家的关系方面，前者更接近冲突论，而后者则更接近互构论。

然而，历史维度的复杂性意味着上述两类职业群体与国家关系的胶着含混，不能够被冲突论和互构论所化约。在社会分工的过程中，职业群体需要确立从业者的权责边界、建立行业秩序。这一过程通常发生在与其他职业群体摩擦、碰撞产生的行业纠纷中。阿尔伯特（Abbott，1988）将职业系统内部不同主体的边界争夺称为“管辖权冲突”。国家政权建设的本质是政府通过不断完善官僚体制，消弥冲突，实现对社会的管控和治理，确立国家权威。二者的主旋律相互平行，却又在不同力量介入的争议纠纷中产生交集。这些争议纠纷具有持续性、动态性等特点，常因冲突矛盾的发酵出现转折突变，并不遵循严格的因果规律。前一事件中的妥协合作，在下一事件中也许会演变为剑拔弩张。理解近代中国职业群体与国家关系的复杂性和动态性，需要理解职业群体与国家政权在争议纠纷事件中形成的交集场域，考察双方在这一场域里如何借力打力、相互拆招。

在研究对象方面，已有研究以大学教授、医生、律师等西方国家典型的职业群体为考察对象。与上述职业群体相比，劳工群体似乎与职业自主性等蕴涵现代社会公民权责意识的概念相距甚远。

近代中国劳工群体的底层定位，在相当程度上是今人的后设视角。1918年11月16日，蔡元培在天安门前举行的庆祝协约国胜利大会上提出了日后影响深远的著名口号——“劳工神圣”。该口号的提出，第一次真正使“劳动”进入中国人的社会公共生活视野。通过知识精英的思想启蒙和广泛发动，社会大众开始以“劳动”的眼光来重新审视自己的社会作用，并以“劳动”为核心确立起自身的身份认同和社会价值认同（付长珍，2018：135）。作为肇始于新文化运动时期的口号，“劳工神圣”并没有像“民主”和“科学”等口号那样为世人所关注（冯志阳，2009：120）。民国时期处于社会底层的职业群体并非劳工，而是以出卖体力为生的城市苦力（任吉东，2019：78）。“我国工人，大多数恃筋肉劳动为生，除少数有技能者外，概可称为苦力”。装卸（肩货夫、搬运夫、码头挑夫、车站脚夫、装米脚夫、米船夫、扛米、挑黄泥夫）、脚行（脚夫、轿夫、运米夫）、清洁（粪夫、清道夫）、水业（挑水夫、自来水夫、井水夫、零水夫）、车夫（小车夫，人力车夫，骡车夫，趟子车、高低架手车夫，拉煤车夫，蹋车夫）等均属苦力范围（王清斌等，1928：625）。手工业工人、工厂工人以及其他冠以劳工的新兴职业群体，其经济收入与社

会地位均明显高于苦力。

近代中国的劳工群体在构建职业自主性的问题上并非哑默无声。在这其中，值得注意的是经济收入与社会地位相对优渥的劳工职业群体。这一群体大体分为两种类型，一是具有稀缺职业技能，二是具有科层体制的职业身份。具有稀缺劳动技能的熟练工人发展出官僚化的工会组织，籍此获得相较非熟练工人更为优渥的经济收入和社会地位（吴木生，1982：32）。民国时期，邮政、交通、电信、铁路等行业属于国家直接经营的公用行业。上述行业中的劳工，相较于普通民营行业而言，具有科层体制的职业身份与相对完善的福利保障。并且，他们的稀缺职业技能与科层体制的职业身份使他们的经济收入、社会地位优于普通劳工。

抗战结束后，国民党政权对产、职业工会进行了重组，试图重建政治与社会秩序。在1945—1949年，工会组织主动介入了市场与行业秩序的重建过程，由此产生大量纠纷事件（胡悦晗，2018）。其中有些事件格外地值得关注，即经济收入与社会地位相对优渥的劳工职业群体透过自身的工会组织积极发声，呼唤职业尊严。本文就以司机和邮工为例，对他们构建职业自主性的尝试加以考察。

二、稀缺技能与科层体制身份：民国时期的司机与邮工

在近代中国的劳工群体中，汽车司机与邮务员工是工资收入与社会身份较高的两类职业群体。前者具有稀缺的职业技能，后者具有科层体制的职业身份。清末民初，伴随新式交通工具的出现，汽车作为一种舶来品，开始进入城市社会。汽车司机，也随之成为一个新兴的职业群体。早期汽车司机多由外商洋行里的低级雇工、私家公馆中的佣人，以及传统交通运输业的工人、周边农民等转化而来。20世纪20年代中后期，各类汽车职业学校相继创办。各汽车传习学校要求驾驶科学员，具有小学毕业学历，这意味着要求司机基本识字（倪琦，2015：20）。对汽车司机职业技能的要求和培训明显提升了汽车司机的职业门槛。上海英商公共汽车业的司机员“大都是二十五岁到四十岁的壮年，进公司需要一番严格选择。为了使他们了解机器内部的组织以及测验他们的驾驶机器的能力，还要经过一次无定期的训练”（朱邦兴等，1984：394）。约束和管理汽车司机的规则也相继出台。陕西省公路管理局规定，汽车司机的考试内容包括体格检验、驾驶技能、行车规则与机械构造及功能

几个方面^①。在识字尚未全面普及、公路交通尚不发达的民国时期，汽车司机的职业技能门槛可见一斑。

邮政行业是南京国民政府时期的垄断性行业之一。清末时期，中国开始创办新式邮政。民国以降，政府逐渐统一邮政权。南京国民政府成立后，通过重新招考邮政员工、利用邮政盈余发展航空邮政，建立独立的储金汇业总局等措施，将邮政系统纳入国家官僚及财政系统中去（田明，2017：81）。1934年，邮政机构系统整体并入交通部，意味着国民政府统一邮政努力的成功。南京国民政府时期的邮政行业建立了严格的职务等级制度。邮政员工按照工作等级高低分为邮务长、高级职员、听差、信差、苦力和铜匠几个层级。其中，听差和信差统称“差工”，是邮务系统中的主要工作人员。听差“所做的是跑街”，信差的主要工作是“收取信件和投递信件”（朱邦兴等，1984：440—444）。民国时期，考试是邮政行业从业者录用的必要条件之一。“局长对于邮务佐和信差，可按考卷之优劣，有自行决定录取与否的大权，但对于邮务员必须将考卷批阅并将拟录取人员及其试卷呈送总局核准”（朱邦兴等，1984：432）。在考试选拔制度的影响下，邮政职工的家庭出身优于普通工人。“邮政职员的成分，贫雇农或工人家庭中出来的可说绝无仅有，大部分都是地主富农小工商业家庭子弟，受过相当教育。差工的成分比较复杂，贫雇农或工人家庭者比较少，大部分是富农、小商人、破落地主等家庭的成分，并且多少受过高小的教育”（李家齐、孙明，1948：90）。

邮政系统内部存在严格的职务等级晋升序列，从下层员工晋升至中上层员工需要经历漫长的进阶过程。“邮务佐入局年龄平均为20岁；乙员为22岁，达到最高级，邮佐为43岁，乙员为46岁，加以中途的挫折，其达到最高级的年龄，总在50岁前后”（四维，1946：2）。尽管差工是否隶属公务员管理体制在南京国民政府执政初期尚未明确，但在20世纪30年代中后期得到确认。邮局信差“系邮政法第44条所称之邮政人员，并系刑法第10条第2项所称之公务员”（《江西高院请释邮局信差是否为邮政人员暨刑法上之公务员（1938年7月12日）》，台湾“国史馆”）。可见，民国时期的邮务员工具有体制化的职业身份。

在薪资收入等方面，汽车司机与邮务员工均属劳工群体中的高收入职业群体。以上海为例。据陈达（1929：301）在20世纪20年代的调查，上海邮电工人每日工

^① 参见《陕西省管理汽车司机规则（1932年1月14日）》（陕西省政府法规审查委员会，1932：57）。

资：信差 0.39—0.99 元，检信生 0.60—1.00 元，粗工 0.30 元；汽车司机每日工资：正司机 0.83—1.20 元，助手 0.50 元。据朱邦兴等人（1984）在 20 世纪 30 年代的调查，汽车司机“每月薪金各公司不同，然大体在 21 元左右”。战后北平电车公司内部，司机生月薪最高 72 元，最低 60 元，与检票员、验票员等大体处于同一水平，明显高于三轮车夫及差役（《北平电车公司职工薪金调整比较表（1947 年 11 月 17 日）》，1988：540—541）。邮务信差“每月的收入不过三四十元，家庭的开支很多，住很小的三层搁要出十三四元的房租，每天的伙食至少要六毛大洋，人口多还不够”。尽管邮务系统内部薪资待遇等级差异颇大，但“由于中国经济一般的落后性，在其他企业部门的职工看来，邮务职工的位置已经属于‘金饭碗’之列了”（朱邦兴等，1984：413，465—466，440—444）。抗战爆发后，公路、铁路等主要交通路网遭到破坏，给公路运输与邮政业务的正常运转带来极大影响。保持军事物资运输渠道的畅通，成为国民政府的当务之急。交通部下设公路运输局，负责战时交通物资运输以及汽车司机的考核、登记与管理等业务^①。军事委员会制定了战时公路运输条例，规定其下设的运输总司令部总体负责战时公路军事运输，并具有征调中央暨各省公路局的汽车的权力。“凡在公路上放空行驶之公私运输机关车辆，于军运必要时，运输总司令部得统制使用之”^②。汽车在战时军用物资运输方面具有不可替代的巨大作用。“现在后方交通端赖汽车，故汽车司机亦感缺乏。陇海路东段员工除已组织有线无线电报训练班外，复开办汽车司机训练班，遴选合于部定招收公路司机资格之各段厂青年职工，并经考验录取俟入班受训”^③。行政院、交通部及军事委员会等部门联合颁布了战时汽车司机的雇用及行车规范等问题的相应政策（《战时汽车驾驶人及技工受雇解雇暂行办法（1940 年 4 月 3 日）》《汽车司机行车守则（1942 年 5 月 17 日）》，台湾“国史馆”）。在邮政业务方面，为因应战时邮政业务的进行，邮政总局增设西北、蒙古等边疆地区的邮政机构^④。在此基础上，政府对邮政业务进行了优化重组。“如遇邮路阻断，亦必竭力设法绕道寄递，或自备汽车，往来运邮，或另组水道或旱班邮路，在可能范围内，用种种方法互相衔接联

① 参见《交通部公路总局组织法（1943 年 7 月 3 日）》（中国第二历史档案馆，1997a：355）。

② 参见《战时公路军事运输条例（1939 年 11 月 15 日）》（中国第二历史档案馆，1997a：362）。

③ 参见《第三周年交通失业员工之救济（1941 年 1 月 1 日）》（交通部战时交通员工训练管理委员会，1941：15）。

④ 参见《邮政总局关于增加边疆邮政设备公函稿（1943 年 12 月 16 日）》（中国第二历史档案馆，1997a：700）。

络。至各区内地局所，如与其主管管理局失去联络，则暂拨邻区管辖，加以调整，指定该段内等级较高交通较便之局，承转收发其临近各局之票款，以资接济”^①。可见，国民政府在抗战时期对邮政与公路运输两个行业采取了大量管制调控措施，确保军事物资运输与情报信息传递工作的延续。

尽管政府加强了对邮政和公路运输两个行业的管控，但是汽车司机的职业身份却并未藉此纳入公务员体制保障。1940年1月，国民政府军事委员会就公路汽车司机与铁路机车司机等职业是否具有公务员身份的问题向行政院发函。后者明确答复，汽车司机“所司职务，并非公务，不能认为有公务员之身份”（《解释公路局汽车司机及各铁路机车司机有无公务员身份（1940年1月5日）》，台湾“国史馆”）。可见抗战期间汽车司机虽然更多受雇于体制部门，但其职业仍然属于自由劳动雇佣性质。

三、“侮辱司机，实属不当”：电影行业的放映风波案

民国时期，汽车司机的职业称谓经历了从“汽车夫”向“汽车司机”的转变。早期上海租界工部局在指定汽车捐照时，将汽车归入马车类管理，捐税对比马车缴纳（陈伯熙，2000：296—297）。汽车司机也被《顺天时报》《申报》等各大报刊传媒称为“汽车夫”。从20世纪20年代末开始，政府公报与传媒报刊上开始出现“汽车司机”的称谓，二者时常并用。1928年颁布的《上海特别市管理汽车司机人规则》中规定，“凡在本市区内驾驶或学习驾驶之汽车主、汽车夫均应在公用局登记、考验，领取执照”^②。抗战爆发后，汽车司机的职业地位有明显提升。汽车司机敢于对“汽车夫”的职业称谓公开表达不满。时人曾撰文专门谈及“汽车夫”与“司机”两个称谓背后的差别。

抗战前的汽车夫现在都称作“司机”了。我们虽然看不出这两个名词间有什么差别；然而在他们听来，“汽车夫”这三个字就非常刺耳。要是有人当面把司机误唤成“汽车夫”的话，那么受两个白眼还是便宜的事，说不定还要遭

^① 参见《邮政总局编 1937 与 1938 两年度邮政事务年报（1939 年）》（中国第二历史档案馆，1997a：717）。

^② 参见《上海特别市汽车司机人规则（1928 年 11 月 23 日）》（上海特别市政府，1929：553）。

到严重行动上的抗议。我们应该记住“司机”并不是“汽车夫”，正如“明星”并不是“戏子”（夏羊言，1942：35）。

这段话透出两个含义。第一，“司机”一词，“司”取动词义，为掌控、职掌的意思，“机”为机器、机械的意思。两字组成“司机”，当为掌控机器之意（倪琦，2015：64）。而“汽车夫”则在职业类别上仍被归入苦力、劳役一类。第二，从“汽车夫”到“司机”的职业称谓转换，主要发生在抗战期间。汽车司机之所以有足够底气推动自身职业称谓的转换，其原因在于他们自身具有的职业技能是战时物资运输不可或缺的重要条件之一。通过职业称谓的悄然变化，汽车司机群体的职业尊严得到明显提升。正因如此，“汽车夫”的职业称谓在战后公开上映的电影中再度出现，令司机群体感到愤怒。

1946年，由朱石麟编导，大中华影业公司出品的《玉人何处》电影问世（朱枫，2005：56）。少女王飞云在做伴娘时，结识了做伴郎的富家子弟唐少良。唐少良被王飞云的美貌吸引，以为王飞云是千金小姐，向她展开热烈追求，却发现王飞云是唐少良家中汽车司机老王的女儿。^①该影片有一片段。唐少良骂王飞云“你不过是一个臭汽车夫的女儿，算个啥东西的？”（李景芳，1985：33）这一台词不仅出现了“汽车夫”这一“敏感”称谓，还在前面冠以“臭”字，触动了汽车司机的神经。影片上映后，立即引起风波。南京、上海、重庆等地的司机业工会均向政府提出抗议，要求禁止上映该影片（钟瑾，2012：36）。“全国各省市汽车司机之不满，一时情紧张，纷纷提出硬性交涉，要求禁映。昆明重庆等地所映（玉人何处）戏院接连捣毁，损失不少”（《为历叙玉人何处影片不能在杭上映情形祈鉴核由（1948年4月6日）》，杭州市档案馆）。上海汽车司机业职业工会向市政府、上海市社会局、电影检查处等部门上诉，要求立即停映该片，并向上海市新光、巴黎两家电影院提出书面抗议，要求将片中“汽车夫”之称谓一律改为“司机”，并对涉及侮辱司机的剧情进行删改（《司机不满〈玉人何处〉，电检处允日内覆审》，1947）。1947年10月29日，大中华影片公司就该影片发表声明，一方面认定该影片“取材纯系风趣喜剧，绝无影射情事”，另一方面也提出，“惟为免滋事端起见，本（十）月十九日暂行停映，商谋合理解决”，在保住面子的同时，做出适当让步（《为历叙

^① 该影片剧情梗概来自《玉人何处》的百度百科词条。

玉人何处影片不能在杭上映情形祈鉴核由（1948年4月6日），杭州市档案馆）。

南京国民政府执政时期的电影审查制度旨在将电影制作纳入三民主义意识形态基础与民族国家的政治认同的框架内（汪朝光，2004）。《玉人何处》涉及的争议内容并未挑战国民党政权的意识形态。在未受到政府制裁的情况下，“暂行停映”不等于“强制下架”。尽管遭到多地工会组织的抗议，但影片仍然在各地“低调”上映。1947年10月至11月的《东南日报》，即有国光、新光等多家影戏院将《玉人何处》列为近期排映的片目。杭州市大光明、金城两家电影院也张贴了《玉人何处》一片的上映预告。得知此消息后，杭州市司机业工会于1947年11月12日向两家电影院发文，要求“该片在未放映以前希先通知，免滋误会”，然而未获回复。1948年3月9日，杭州太平洋与大光明两家电影院的代表徐梦痕赴杭州市司机业工会，告知《玉人何处》这一影片将于近日在两家影院上映。工会当即要求“先行招待会员试映，以观效果”。果不其然，部分工会会员在太平洋戏院提供的试映招待后，认为该影片存在明显的侮辱司机的剧情，要求杭州市政府饬令太平洋戏院及大光明影院暂勿上映（《为玉人何处一片请令饬暂勿上映由（1948年3月10日）》，杭州市档案馆）。1948年3月15日，杭州市汽车司机业职业工会召开第12次理监事会议，会上针对《玉人何处》影片来杭放映问题形成决议，“遵照本会理监事及会员所提意见，函请戏院删减后始可放映”（《杭州市汽车司机业职业工会第十二次理监事会议纪录（1948年3月15日）》，杭州市档案馆）。“函请”一词表明司机业职业工会尽管对此影片有所不满，但抗议手法尚显克制。接到司机业职业工会的报告后，杭州市政府当即发出通告，要求两家电影院暂不上映该片（《据呈‘玉人何处’一片在洽妥前情令饬暂勿上映的函（1948年3月15日）》，杭州市档案馆）。

然而，政府通告并未得到有效执行。金城与国际两家影戏院仍计划按期上映。多次抗议未果后，司机业工会向杭州市总工会递交了一份措辞激烈的抗议书，要求总工会代为呈请市政府，禁止放映该片（《为请制止放映玉人何处影片据情电请鉴核由（1948年4月8日）》，杭州市档案馆）。

南京国民政府时期的工会组织体系是纵向建构的层级体制。总工会统辖行政区划内所有产职业工会，在纠纷、争议事件中，涉事双方并非自行协调化解，而是首先通过自身所属的产职业工会上报总工会，由总工会转呈地方政府裁处，在体制内形成利益诉求的层级传递（胡悦晗，2010：204—205）。尽管工会组织与工人之间

的利益并不完全一致，但对产职业工会而言，为劳工群体出头，不仅有助于增强其在劳工群体中的组织凝聚力，亦有助于增加其在上级工会组织乃至地方政府处的“存在感”。考察司机业工会向总工会递交的抗议书，可以看出其中蕴含的火药味。首先，通过强调司机群体为抗战中后方交通运输业做出的贡献，抢占道德制高点。“本会会员在抗战期内，担任地方运输，参加前线军用，夙兴夜寐，不分昼夜，历尽艰苦，不无微劳”。其次，借助政府公文使用的职业称谓，彰显司机的职业尊严与社会地位。“政府为提高技术人员地位，纠正社会鄙习起见，曾于民国 29 年 3 月 12 日通令全国，凡汽车驾驶者称为‘司机’，修理者称为‘技工’，相沿迄今”。再次，指斥影片歪曲呈现汽车司机群体的工作与生活的“污名化”问题。“表演各种不堪触目之丑态，所有对白竟以汽车夫呼唤主人‘唐老爷’，苛待司机，非打即骂，一举一动确有侮辱司机”。最后，影射该片制作方大中华电影公司与“黑恶”势力暗中勾结。

上海市司机工会于去年（1947 年，笔者注）十一月七日推派代表向大中华电影公司交涉，为时二月之久，惟被申地恶势力所包围（《为历叙玉人何处影片不能在杭上映情形祈鉴核由（1948 年 4 月 6 日）》，杭州市档案馆）。

一波未平，一波又起。1947 年，朱石麟和电影业部分同人自组大成电影公司，编导了以家庭生活中的代际矛盾为主题《第三代》电影（朱枫，2005：56）。该电影于 1948 年 5 月在杭州国际、大华两家影戏院放映的过程中，又因影片主人公方虹的仆人阿三的人物形象遭至司机业工会的强烈抗议。

饰无赖阿三者，编导其实仅以有无执照之分，查政府法令早有明文规定，凡无执照者不准驾驶车辆，而编者故弄玄虚，以书挖苦之能事，籍词运用夸张手法，影射司机，捏造卑鄙恶劣之行（《为第三代影片有蓄意侮辱司机情事恳请钧府对会放映招待本市文化界人士以求公论由（1948 年 5 月 29 日）》，杭州市档案馆）。

杭州市总工会一面敦促双方自行协调解决，一面将司机业工会的停映诉求转报市政府。1948 年 5 月 26 日，司机业工会派员与大华、国际两个戏院的负责人胡荣

生、李磷石商谈解决之道。双方达成协议，戏院“自动停映”，司机业工会除“登报警告大成影片公司编导朱石麟”外，还要求市政府下令转两戏院，“定期放映招待本市各机关首长以及文化界人士以作公论”（《为第三代影片内容有侮辱汽车司机之处据情转请鉴核由（1948年5月31日）》，杭州市档案馆）。在与影戏院的正面较量中，司机业工会明显胜出。

在围绕《玉人何处》与《第三代》两部影片的放映风波案中，未能见到大华、国际两家影戏院背后的行业组织——杭州市电影业同业公会的身影。抗战结束后，城市娱乐行业逐步恢复营业秩序。在地方政府的主导下，行业组织不断完善。1945年底，杭州市成立娱乐商业同业公会，将影戏院连同茶舍、酒楼等经营性娱乐场所纳入管理范畴。1947年，娱乐商业同业公会下属会员23家，其中影戏院占据半数。1948年3月至5月，电影商业同业公会从娱乐商业同业工会组织中分离出来（《杭州市政府三十七年三月至五月工作报告》，杭州市档案馆，532）。

尽管电影商业同业公会从娱乐商业同业公会中分化独立，但这一时期城市娱乐行业受伤兵及城市无业游民等群体的频繁滋扰，对行业秩序构成冲击（胡悦晗，2019）。1945年至1947年，杭州市娱乐商业同业公会的主要活动是将各种滋扰事件及娱乐场所遭受的损失等情况上报杭州市政府，并与杭州市政府社会科、警察局等职能部门反复协调并达成协议，在营业时间内辟出专门时段招待军警、伤兵等特殊群体（《杭州市娱乐业职业工会章程、理监事略历表、会员职员名册、会议记录、劳资调解等及市府训令》，杭州市档案馆）。1948年上旬成立的杭州市电影商业同业公会在成立前后一段时间内的工作内容集中在筹备会员大会、理监事选举、对市内影戏院进行摸排调查等方面。上述两部影片虽然涉及下属两家影戏院，但并未波及大多数会员组织。相较于遭受伤兵、城市游民等群体滋扰的问题，来自司机业工会方面的“函请”，尽管措辞较为激烈，但其诉求也仅仅是“停映”，并非不可忽视的损失，况且影片情节、台词本身亦存在争议。作为刚刚成立不久的电影商业同业公会出于顾虑，未就此事出面为影戏院辩护，亦是情理之中。

在无法借助同业公会组织出面的情况下，受到攻击的影戏院避开与司机业工会的正面冲撞，以自身营业受损为由，直接向杭州市政府呈诉苦衷。首先，杭州国际大戏院经理吴浩然与大华戏院经理朱虹如搬出国民政府的电影审查法规作为理由，声称所放映之影片不仅经过了政府审查，“租映此片亦经依照规定手续先行报请钧府核准有案”。对司机业工会声称该影片在其他地区上映时的争议冲突轻描淡写，

声称该片“在京沪等各大都市放映，从未发生纠纷”。其次，影戏院强调电影放映制度规则，将利益损失向电影公司转嫁，认为影片是否涉及敏感内容，应“依照正常途径据理向影片公司方面提出交涉，倘经公断该片应予停映，则杭市与全国各地皆应一律停映，而因停映所受营业损失即可向影片公司交涉赔偿”。最后，影戏院指责司机业工会不按正常途径越级交涉，妨害其经营，要求政府裁决，“确有侮辱，商等则向影片公司交涉赔偿损失，否则因被迫停映之营业损失即应由该会负责赔偿”。针对影戏院经理的上诉，杭州市政府召“汽车司机职工会负责人来府谈话”，调和双方矛盾（《为放映第三代影片无辜被杭州市汽车司机业职业工会理事及会员胁迫停映损失严重，呈请鉴核赐予保障由（1948年5月27日）》，杭州市档案馆）。司机业工会此后再未就此事提出抗议，然而受到争议的电影，也未再大范围公映。

四、“洋人留下的封建名字”：邮政行业的“差工”改名案

中国近代邮政起源于开埠以来，海关兼办邮政业务。由于近代中国海关人事制度源自英国，使得大批外国人在近代中国邮政系统内担任重要职务。尽管由此导致高居管理层的外籍职员与华籍同事之间身份、待遇的极大反差，但人事铨叙与财政独立使得近代中国的邮政较少受到政局变动的影响。南京国民政府执政后收回“邮权”，试图改变邮政的“超然”地位，将其纳入国家统制之中（田明，2017：50—58）。“凡经考试及格录用之邮政人员自入局任用之日起，即已获得职位之保障”（雪峰，1948）。在确定邮政信差的体制身份的同时，国民政府禁止邮政行业职员、工人组织工会，使邮工组织与邮政官僚体制之间的矛盾频生。20世纪20年代至30年代的多次上调邮资事件，旨在“以邮养邮”的邮政行业与国家政权之间的博弈（田明，2017：120—125）。抗战结束后，通货膨胀引发的物价飞涨，使得邮政行业面临经营困境。“每封信即赔四百三十元。固然邮政以便民为本，不以牟利为目的，但是最低也要使其足以维持”（祝思斌，1946：10）。1946年4月4日，邮政总局局长徐继庄向交通部呈文，要求将邮资增加四倍，以便维系邮政行业的整体运营，得到交通部应允。

去年十月，邮资初加时，收复区物价尚低，且有跌落之势。今则半年以来，情形全非，市面通用为千元、伍佰元之票，二十元一件平信之邮资，几于无可找换。而衡之邮局，处理成本亦实属相差太甚^①。

战后邮资加价与提高薪资的诉求是邮政系统因应通货膨胀、物价飞涨的行业自保行为，涉及邮政系统所有从业者。在邮政系统内部，职工的薪资待遇与身份等级挂钩，高层职员与中底层邮工之间存在巨大差异。“华洋邮务长和洋邮务员是上海邮局最高级职员，平均薪给都在800元左右”，信差、听差的月薪试用期只有20余元，服务一至两年后上涨至50—80元，伙夫、水手等额外苦力则薪资待遇更低（朱邦兴等，1984：449—451）。民国时期邮政行业的薪资标准几经调整，但内部悬殊的等级差异始终未变。“邮务员之基数最高为270元，而邮务佐则仅为134元，比邮务员竟低一倍，与差工比只多9元，似此邮务佐待遇上不及邮务员一半，下等于差工甚至不及”（后，1946：3）。在这一背景下，战后处于邮政系统中下层位置的“差工”群体因对其职业称谓不满，发起了一场改名呼吁。1945年12月3日，成都信差汪知耻上书政府，以信差等下层邮务职员“既在中华民国政府领导下为中华民国时代国家民族服务，又系经过考试院制定公布的特种考试”，且为抗战做出了巨大贡献，而“邮政总局仍仿用帝国时代所定的差役奴隶名称”为由，要求变更“信差”名称为“邮务佐”或“邮务员”（《为呈请更改信差、听差、邮差等名称以慰全国大众邮工渴望由（1945年12月3日）》，台湾“国史馆”）。1946年9月21日，全国邮务总工会在南京召开第45次常务委员会。在这次会议上，通过了更改“差工”名称的议案。“信差改为递信生，听差改为服务生。邮差改为运输生，局役改为杂务生，局役派为押差时，其名称应改为押车”（《上海邮工》，1947：18）。这个议案通过，表明“差工”改名的诉求得到了行业主管组织全国邮务总工会的支持。

然而邮务总工会通过的决议案并未得到国民政府行政院与交通部的采纳。交通部与邮务系统的各类公文中仍旧沿用“差工”之名。这一时期，全国各地邮务工会纷纷发起呈文，要求将“差工”“力夫”等邮政工作的特定职业名称中含有奴役性质，应予以改正。“以往局方对差工们的不平待遇、歧视观念，虽经迭次工会函电

^① 参见《邮政总局关于将国内各类邮件资费增加四倍呈（1946年4月4日）》（中国第二历史档案馆，1997b：760）。

纷驰，结果当局总是尽力拖延或不予以答复”^①。有人撰文呼吁，“差工名称，我们呐喊声嘶已逾数年，当局好似勿听勿闻，硬生生地要将这洋人留下侮辱我国人的封建名字，载在我们的头上。现在抗战已经胜利了，我们是五强之一的国民，并经过极严格的正式考试入局，绝非其他机关工人差役所可比拟”（《上海邮工》，1947：18）。河北邮务工会唐山支部组会认为“差工”一名属于“专制恶习名称，鄙视低级同事，贱事服务心理”，认为应当将“信差”“听差”“邮差”“力夫”四个邮政工作系统中的下层职业名称分别改为“邮递生”“邮务生”“邮运生”“邮转生”^②。唐山邮局全体信差向天津邮务工会上书，“拟将信差名称改为信务佐”^③。

近代中国邮政发轫于海关的特殊历史，使“差工”改名表面针对的是“洋人”和“封建专制”，背后实则是对民国时期邮务系统官僚等级制度以及与其相应的薪资待遇差异的不满。1947年，《上海邮工》杂志发表了一篇《调整人事机构检讨》的文章。作者认为针对当下邮政系统内部等级与职称混乱、非正式雇员名实不副等问题，应进行人事制度改革：

将甲等邮务员、乙等邮务员、邮务佐、临时雇员等名义一概废止，统称邮务员以资统一。将所有杂司人员如听差、电梯司机等名义，一律取消，以示整齐，统称邮务佐（德采，1947：6）。

在次一期的读者信箱栏目即对该文作者对差工的工作等级定位提出异议，认为听差的职业门槛远高于电梯司机。

将听差和电梯司机混在一起，下面又注明初小毕业程度，似乎听差的内勤工作、学历、地位等，仅相等于电梯司机而已。实际上，电梯司机的工作是单纯的，目前由远东清洁公司所代雇。听差是经过合法考试的，口试、中英文各一节，读断及解释。笔试：国文、英文、三民主义。照目前，邮政员工分员佐差役四个等级，听差与信差同在差的一个等级里，照先生的意思，信差可改称“投递员”，难道听差就不可称“邮务员”吗？（仁文，1947：17）

① 参见《常德邮局全体差工代表会呼吁（1946年11月16日）》（天津市邮政公司，2012：204）。

② 参见《唐山支部组会来呈：关于差工改称意见（1948年4月22日）》（天津市邮政公司，2012：202）。

③ 参见《唐山邮局全体信差呈请信差改称（1947年10月）》（天津市邮政公司，2012：202）。

两篇文章在关于差工的职级界定上有别，但在缩小邮政系统内部职级差异方面并无分歧。1947年9月，交通部下属的邮政总局向下属各区邮政局发文，对各地邮务工会呼吁的“差工”改名一事提出调整方案（参见《交通部邮政总局密函（1947年9月6日）》）。

信差：改称（1）递信，（2）送信，（3）递信工，（4）送信工，（5）司信。邮差：改称（1）邮夫，（2）负运工或运输工，（3）运邮夫，（4）司运，（5）仍称邮差。听差：改称（1）勤务，（2）勤务工，（3）公役，（4）司事。力夫（及局役局内苦力）改称（1）杂务，（2）杂务工，（3）仍称力夫。（天津市邮政公司，2012：209—210）

这一方案因大量采用“工”和“夫”的字样，没有得到各地邮务工会的满意。1947年12月，全国邮务总工会第五次全国代表大会在上海召开。对差工而言，这是一次改善差工群体待遇、为“差工”群体正名的好机会（孟晋，1947：6）。在会上，湖北代表、汉口邮务工会理事长张恩泽提出“差工”更名的议案，获得会议通过（《全国邮务总工会第五次全国代表大会第二次筹备会议记录（1947年12月8日）》，邮务总工会全国代表大会会务处，1947：9）。1948年3月，全国差工联谊会在北平召开。这次联谊会得到了邮务总工会的支持。“许多同志情绪非常激昂，认为既然是全面问题，必须全国差工同志打成一片，作一致之强硬表现，方能有济于事。”联谊会通过决议，要求更改“差工”名称，提升湖北、贵州、广西等地差工的薪资待遇，恢复战前的养老金制度（王洪业，1948：16）。

“差工”改名之所以在邮政系统内部掀起巨大反响，一个重要原因在于差工与邮务生两个群体在邮政系统内部所处的位置。邮务生虽然在邮局的班次内属于职员，但其薪金待遇却与邮务员上班次的职员相差甚远，因而与下级差役有共同的经济诉求，且邮务员的知识结构使其能够在团结下级差役上发挥重要作用（田明，2017：224）。在邮工组织与邮政官僚体制芥蒂颇深的情况下，邮务工会为改善中下层邮工的职业状况积极呼吁，几乎是必然反应。然而，与国民党政权之间的罅隙和不信任又使得政府对来自邮务工会的诉求保持高度警惕，导致“差工”改名一事陷入风声大、雨点小的尴尬局面，国民政府行政院与交通部最终批驳了这一提议。政府驳回“差工”改名请求的原因暂无材料可考，但引起的反响不难预料。《北平邮

工月刊》（1948：2）等邮政系统报刊表示强烈反对，声称政府的批驳“绝无道理”，呼吁“我四万邮工——尤其是全体差工同志一致团结起来，继续努力奋斗，再向部局力争”。失望与不满的情绪可见一斑。措辞虽然强烈，但被政府驳回的议案究竟难以翻盘。战后邮政行业中的“差工”改名诉求始终未得到圆满解决。中华人民共和国成立后，1950年2月22日，天津邮政管理局根据1949年12月全国第一次邮政会议和1950年2月16日邮政总局通令，将上述历史名称更正过来，信差改称邮递员，邮差、力夫改称邮运员，听差改称邮助员，杂差、局役改称邮勤员，机匠改称机务员，司机改称驾驶员（天津市邮政公司，2012：210）。这一方案在全国范围内推广开来，历时数年的“差工”改名的事件才落下帷幕。

五、结 语

在劳资纠纷、工潮等“乱象”频发的战后时期，电影行业的放映业风波案与邮政行业的“差工”改名案只是两起并不起眼的小事件。然而透过职业社会学的视角对这两起事件加以分析，可以管窥职业群体呼吁职业尊严、构建职业自主性的努力。具有稀缺劳动技能的司机群体是以和影戏院等其他行业机构与从业者发生碰撞冲突的方式表现出来，而具有体制化职业身份保障的邮工群体则是通过在行业内报刊杂志上撰文，并向国家行局等上级单位不断吁求的方式表现出来。战后劳工职业群体构建职业自主性的努力，缘于职业自主性意识的初步形成。这一形成过程既缘于抗战爆发前职业群体的分化与发展，也得益于抗日战争这一外部事件的干预。1927年至1937年，是南京国民政府执政时期的“黄金十年”。在政治经济等外部环境相对稳定的条件下，会计师、律师、医师等新型自由职业群体不断发展壮大（朱英、魏文享，2009），劳工群体在技术水平、经济收入与社会地位等方面亦逐渐分化。抗日战争为国民党政权建立集权体制提供了合法性。借助统制经济等政策，国民党政权强化了资源委员会、交通部等组织机构对相关行业的统摄管制功能（许纪霖、陈达凯，2006）。这一外部事件的干预使得国家政权的官僚科层化过程超越了职业群体的专业分化过程，既加深了职业群体对国家官僚体制的依附程度，也为职业群体提供了可以凭依的政治话语资源。司机业工会与邮务工会均有以凸显自身职业群体“报效国家”、为抗战做出的贡献。这一政治话语资源赋予职业群体在道德上的优越

感，是他们在战后提升职业尊严的吁求中得以凭依的关键依据。尽管司机与邮工两个群体运用的话语资源内容有所不同，却均未从职业门槛、职业伦理等层面发掘可资利用的话语资源。

围绕司机与邮工的两起“呼唤尊严”案件，相同点均在于去除职业污名的诉求，不同点在于司机业工会的诉求仅在于抗议来自影片剧情台词的污名，而邮务工会的诉求则在于消弭职级称呼差异，缩小职级间的薪资待遇差异。从案件结果来看，前者的抗议收到一定效果，涉事影片尽管未被查禁，但上映过程亦受到限制。而邮务工会并未获得政府的正面答复，抗议受挫。然而两个群体的抗议策略极为相似，均由各自所属的工会组织出面向上逐级申诉，以获得政府许可为目的，表明了工会组织的利益代表功能，亦显示出国家政权对行业组织和职业群体统摄力的加深。

至此可见，战后劳工职业群体的尊严诉求并非因专业分工而孵化出职业自主性意识，而是祈祷政府自上而下的授权，其本质是对国家中心性的向往。他们所呼吁的职业尊严无助于构建与国家权力相互制约的职业自主性权威，而是恰恰相反，有助于国家权力通过对职业群体的全面管控，建立全能主义模式的政治与社会秩序。从这个意义上，劳工职业群体与国家政权之间的关系模式更接近互构论而非冲突论。问题在于，这种互构主要体现在职业群体对政府授权的亟盼，而非政府对职业群体呼吁的积极响应。战后国民党政权面临军事冲突、政府选举、通货膨胀等多重因素叠加的总体性危机，使劳工职业群体的尊严诉求在政府推诿、不作为的因应方式下化为泡影。对政府授权的亟盼在遇冷后极易转变为对政府权威与公信力的失望和挑战。互构终止，冲突抬头。只是这种冲突已经不是社会专业分工所孕育的职业共同体与国家政权在规则与制度范围内的制约与互动，而是国家权威与职业自主性双双破灭后的混乱与失序。1949年的政权易帜，结束了国民党政权治理下的溃局，为职业群体与国家政权之间的关系翻开了新的一页。

参考文献:

- 《北平电车公司职工薪金调整比较表（1947年11月17日）》，1988，《北京电车公司档案史料（1921年—1949年）》，北京：北京燕山出版社。
- 陈伯熙，2000，《上海轶事大观》，上海：上海书店出版社。
- 陈达，1929，《中国劳工问题》，上海：商务印书馆。
- 德采，1947，《调整人事机构的检讨》，《上海邮工》第14期。
- 付长珍，2018，《启蒙伦理场域中的劳动观念变迁》，《文史哲》第1期。

- 冯志阳，2009，《从“民贵说”到“劳工神圣”——从蔡元培的民本思想谈起》，《史林》第6期。
- 《杭州市政府三十七年三月至五月工作报告》，1990，《民国时期杭州市政府档案资料汇编（1927—1949）》，杭州市档案馆。
- 《杭州市汽车司机业职业工会第十二次理监事会议纪录（1948年3月15日）》，杭州市档案馆藏，J14-1-68。
- 《杭州市娱乐业职业工会章程、理监事略历表、会员职员名册、会议记录、劳资调解等及市府训令（1945年—1947年10月）》，杭州市档案馆藏，J14-1-189。
- 后，1946，《为邮务佐呼吁》，《南昌邮工》第2期（6月15日）。
- 胡悦晗，2010，《利益代表与社会整合——法团主义视角下的武汉工会（1945—1949）》，《社会学研究》第1期。
- ，2018，《市场、职业工会与行业秩序重建（1945—1949）——以杭州脚夫业纠纷案为例的分析》，《开放时代》第4期。
- ，2018，《伤兵滋事与国民党军政当局治理的失败（1945—1949）——以抗战后天津地区为例》，《军事历史研究》第6期。
- 江文君，2016，《万众一心：自由职业团体与近代上海的民族主义实践（1927—1941）》，《史林》第2期。
- 交通部战时交通员工训练管理委员会，1941，《第三周年交通失业员工之救济（1月1日）》，出版地不详。
- 《江西高院请释邮局信差是否为邮政人员暨刑法上之公务员（1938年7月12日）》，台湾“国史馆”藏，015-010301-0080。
- 《解释公路局汽车司机及各铁路机车司机有无公务员身份（1940年1月5日）》，台湾“国史馆”藏，014-090101-0090。
- 《据呈‘玉人何处’一片在洽妥前情令饬暂勿上映的函（1948年3月15日）》，杭州市档案馆藏，J14-1-68。
- 李家齐、孙明，1948，《上海邮政管理局工作活动报告（1948年10月—1949年1月）》，刘明奎，2002，《中国近代工人阶级和工人运动》第13册，北京：中共中央党校出版社。
- 李景芳，1985，《‘玉人何处’的风波》，《电影评介》第4期。
- 刘思达，2006，《职业自主性与国家干预：西方职业社会学研究述评》，《社会学研究》第1期。
- 孟晋，1947，《所期望于五全大会》，《上海邮工》第16期。
- 倪琦，2015，《近代上海汽车司机群体研究（1901—1937）》，杭州师范大学硕士学位论文。
- 《汽车司机行车守则（1942年5月17日）》，台湾“国史馆”藏，003-010501-0037。
- 任吉东，2019，《概念史视域下的近代城市苦力》，《史学月刊》第2期。
- 仁文，1947，《听差和电梯司机》，《上海邮工》第15期。
- 陕西省政府法规审查委员会编，1932，《陕西省单行法规（第一辑）》，出版地不详。
- 上海特别市政府编，1929，《上海特别市市政法规汇编（二集）》，上海市政府。
- 四维，1946，《积资升等的实惠》，《南昌邮工》第2期（6月15日）。
- 《司机不满‘玉人何处’，电检处允日内覆审》，1947，《东南日报》，10月18日第5版。
- 天津市邮政公司编，2012，《天津邮工运动史料（第二辑）》，天津：天津社会科学院出版社。

- 田明, 2017, 《1927—1937年上海邮务工会研究》, 北京: 中国社会科学出版社。
- 涂尔干, 2015, 《职业伦理与公民道德》, 渠敬东译, 北京: 商务印书馆。
- 汪朝光, 2004, 《检查、控制与导向: 上海市电影检查委员会研究》, 《近代史研究》第6期。
- 王清彬、王树勳、林颂河、樊弘编, 1928, 《第一次中国劳动年鉴》, 北平社会调查部。
- 《为第三代影片有蓄意侮辱司机情事恳请钧府对会放映招待本市文化界人士以求公论由(1948年5月29日)》, 杭州市档案馆藏, J14-1-68。
- 《为第三代影片内容有侮辱汽车司机之处据情转请鉴核由(1948年5月31日)》, 杭州市档案馆藏, J14-1-68。
- 《为放映第三代影片无辜被杭州市汽车司机业职业工会理事及会员胁迫停映损失严重, 呈请鉴核赐予保障由(1948年5月27日)》, 杭州市档案馆藏, J14-1-68。
- 《为历叙玉人何处影片不能在杭上映情形祈鉴核由(1948年4月6日)》, 杭州市档案馆藏, J14-1-68。
- 《为请制止放映玉人何处影片据情电请鉴核由(1948年4月8日)》, 杭州市档案馆藏, J14-1-68。
- 《为玉人何处一片请令飭暂勿上映由(1948年3月10日)》, 杭州市档案馆藏, J14-1-68。
- 《为呈请更改信差、听差、邮差等名称以慰全国大众邮工渴望由(1945年12月3日)》, 台湾“国史馆”藏, 001-054531-00008-017。
- 魏文享, 2011, 《职业团体与职业代表制下的“民意”建构——以1931年国民会议为中心》, 《近代史研究》第3期。
- 吴木生, 1982, 《近代英国工人贵族的形成及其危害》, 《历史教学》第4期。
- 王洪业, 1948, 《全国差工阶层的悬案》, 《北平邮工月刊》第4卷第3期。
- 夏羊言, 1942, 《司机们》, 《国文杂志》第1卷第3号。
- 许纪霖、陈达凯, 2006, 《中国现代化史》, 上海: 学林出版社。
- 徐小群, 2007, 《民国时期的国家与社会——自由职业团体在上海的兴起(1912—1937)》, 北京: 新星出版社。
- 雪峰, 1948, 《论现行邮政人员考试》, 《现代邮政》第2卷第2期。
- 《北平邮工月刊》, 1948, 《差工改善名称应坚决要求必须兑现!》, 第4卷第7期。
- 《上海邮工》, 1947, 《基数要调整, 名称要更改——差工同志的呼声》, 第17期。
- 姚泽麟, 2015, 《近代以来中国医生职业与国家关系的演变——一种职业社会学的解释》, 《社会学研究》第3期。
- 邮务总工会全国代表大会秘书处, 1947, 《全国邮务总工会第五次全国代表大会第二次筹备会议记录(1947年12月8日)》, 出版地不详。
- 《战时汽车驾驶人及技工受雇解雇暂行办法(1940年4月3日)》, 台湾“国史馆”藏, 014-080500-0046。
- 中国第二历史档案馆编, 1997a, 《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编“财政经济”(10), 南京: 江苏古籍出版社。
- , 1997b, 《中华民国史档案资料汇编》第5辑第3编“财政经济”(7), 南京: 江苏古籍出版社。

钟瑾，2012，《民国电影检查研究》，北京：中国电影出版社。

朱邦兴、胡林阁、徐声编，1984，《上海产业与上海职工》，上海：上海人民出版社。

朱枫，2005，《朱石麟生平与创作年表》，《当代电影》第5期。

祝思斌，1946，《谈邮资加价》，《上海邮工》第6期。

朱英、魏文享编，2009，《近代中国自由职业群体与社会变迁》，北京：北京大学出版社。

Abbott, A. 1988, *The System of Professions: An Essay on the Division of Expert Labor*. Chicago: University of Chicago Press.

Freidson, E. 1986, *Professional Powers: A Study of Institutionalization of Formal Knowledge*. Chicago: University of Chicago Press.

—— 2001, *Professionalism: The Third Logic*. Chicago: University of Chicago Press.

Johnson, T. 1982, “The State and the Professions: Peculiarities of the British”. In A. Giddens & G. McKenzie (eds.), *Social Class and the Division of Labor: Essays in Honour of Ilya Neustalt*. Cambridge: Cambridge University Press.

—— 1995, “Govern Mentality and the Institutionalization of Expertise”. In T. Johnson, G. Larkin & M. Saks (eds.), *Health Professions and the State in Europe*. NY: Routledge Press.

作者单位：杭州师范大学历史系

责任编辑：罗 婧

hand , *guanxi* control is the third kind of labor control mechanism , including dual mechanisms of ascribed *guanxi* usage and self-induced *guanxi* operation. On the other hand , couriers develop multiple strategies to resolve the tensions of labor relations and to maintain self-integrity: firstly , couriers intend to accumulate regular customers by faking costumer’ s signature in response to the employers’ control mechanism of logistics tracking technology , and by asking for a buyout price in response to income setting mechanism; secondly , couriers collude with peers by unauthorized territory-subdivision and by buying and reselling packages in order to respond to the employers’ control mechanism of logistics tracking technology and income setting mechanism respectively; thirdly , couriers intend to respond to *guanxi* control and hegemonic regime through the rupture of labor-customer relations , and the concealment and rupture of labor-management relations. Interacting with the existing theories , this study reveals the informal and unstable characteristics of the express industry , which has certain reference significance for safeguarding the rights and interests of couriers and regulating the express delivery industry.

Professional Support: Social Identity Theory and the New Dimension of Professional Identity Wang Ye’ an , Zheng Guanghuai & Zhu Miao 52

Abstract: Previous studies on dimensions and measurements of professional identity are inadequate. Based on the social identity theory , this study reconstructed the core attributes and measurement of professional identity. Firstly , through qualitative research , this article not only identified the potential dimensions of professional identity , including professional cognition , professional attachment , professional status and professional support (new dimension) , but also determined the main indicators of professional identity. Secondly , Exploratory Factor Analysis and Confirmatory Factor Analysis were used to test the new scale of professional identity. Finally , the structural equation model was used to test the validity of the new scale. The result shows professional support as a newly discovered dimension had a significant impact on cynicism and turnover intention. The discovery of professional support enriches the implication of professional identity.

Calling for Dignity: The Efforts of Drivers and Postal Workers to Build Professional Autonomy (1945 – 1949) Hu Yuehan 76

Abstract: In the historical dimension of professional sociological research , it is necessary to understand the complexity and dynamics of the relationship between professional groups and the state. This article takes the case of the film screening and the case of the renaming of “foot workers” as examples , in order to examine the problem of the drivers and postal workers building their professional autonomy in the appeal to remove the occupational stigma during postwar period. The research found that although the “aristocracy” of postwar workers had developed a sense of occupational autonomy which is similar to that

of the middle class in western countries , they had not explored discourse resources from the most important issues of occupational autonomy , such as occupational threshold and occupational ethics. The reason lies in the fact that the centralization of state power established by the Kuomintang regime during the Anti-Japanese War made the bureaucratic process of state power go beyond the professional differentiation process of professional groups , which leads to the increasing dependence on bureaucracy for professional groups. National centrality trumps occupational autonomy. The inappropriate response of government made the relationship between professional groups and the state shift from a mutual construction model to a conflict model. This conflict is not the restriction and interaction between the professional community and the state power within the scope of rules and systems , but the chaos and disorder after the destruction of both national authority and professional autonomy.

MONOGRAPHIC STUDY

Digital Villages

A Reconceptualization of Rurality: An Examination of “Taobao Village” in Digital China

..... *Sun Ping* 96

Abstract: The concept “rurality” has been subjected to conceptual struggles in rural communication studies as it was assigned the “responsibility” to set the demarcation line between the rural and the city. Based on the observations of “Taobao Village” in Jinyun , Zhejiang Province , the current article argues for the reconceptualization of rurality , where does not need to be placed in an urban-rural dichotomy ideology. Rather , rurality manifests itself through both the rural uniqueness and the blurring boundaries between the rural and the city. Rurality is not dissolving in the process of globalization and digitalization , but is remaking and reconstructing along with the multiple subjects and social networks in rural communication.

Rural Governance Logic and Villagers’ Choices on “Dripping the Technology Down to Rural Areas” *Zhou Min & Nie Yuxia* 111

Abstract: Effective governance of rural society is the cornerstone of rural revitalization. Eliminating poverty , improving people’ s livelihoods and gradually achieving common prosperity benefit from the transformation of rural economic development. The realization of above wishes is deeply influenced by the logic of rural governance and villagers’ choices. Based on the examination of different results of the village cadres-led technology application in X Village , this article analyzes the application process , logic and villagers’ choices in rural society. The study indicates that the success of technology implementation is influenced by not only the subject’ s cognition , but also the changes in the institutional environment ,