

民国时 骑车不带“驾照” 罚钱没商量

近日,世界体育大会主席、国际自行车联盟名誉主席维尔布鲁根和国际自行车联盟主席麦奎德应邀来到南京,考察南京申请成为国际自行车城市的相关事宜。随着生活水平的提高,自行车不再只是简单的交通工具,而是与绿色健康的生活方式联系在一起。目前南京市喜爱自行车运动且购买了运动自行车及装备的市民已经达到10万人以上。

投身自行车大军的你,可能想象不到自行车在最初传入中国时,曾因价格昂贵、技术复杂而被束之高阁。直到1946年底,南京市全部的自行车加在一起也只有5875辆,而且骑自行车上路需要遵守的交通规则非常复杂,堪比汽车。

□现代快报记者 郑文静



溥仪骑过的自行车 资料图片

▲民国时,自行车是财富的象征

▲民国“首都电厂”去抄表的工作人员都配备了自行车
张智峰提供

▲能骑车的学生必定家境殷实

▲民国女性骑上自行车,英姿飒爽

▲月份牌上骑车的美女

▲穿着旗袍的姑娘推着自行车

早期自行车没有脚踏板,用脚尖点地前行

自行车问世距今已经有两百多年了。1790年,法国人西夫拉克走在街上被一辆经过的四轮马车溅了一身泥水,他就想:道路这么窄,能不能把马车也改窄一点呢?于是他设计出了一辆只有两个轮子的木头小车,这就是世界上最早的自行车。它没有脚踏板、没有链条,也没有车把手,只能靠骑车人双脚用力蹬地前行。如果想改变方向,就必须停下搬动车子。

1839年和1853年,英国人麦克尔和德国人费歇分别发明了自行车脚踏板。1869年英国人谢尔查发明了链条和中轴。1889年苏格兰人杰罗巴又发明了充气空心轮

胎。自行车的样子才渐渐和今天差不多。在自行车发明和改造的岁月里,这些不同类型的自行车都曾传入过中国。

学者闵杰在《中国自行车的早期历史》一文中表示:“最晚不超过1868年,上海街头已经出现了自行车。据当年11月17日的《上海新报》报道,当时上海的自行车不多,仅有几辆,形式有两种:一种是人坐在车上,用两脚点地而行;另一种靠蹬踏而行,‘转动如飞’。由此可见,当时上海的自行车既有原始的靠脚尖点地而行的自行车,也有1839年或1853年装配了脚踏板的自行车。”

“天价”自行车,最初可以分期付款

虽然传入很早,但自行车在最初几十年里却始终没有流行起来。其原因主要有几点:第一,价格昂贵,清末自行车在上海、天津等地的车价一般在80块银元左右,相当于今天一辆中档汽车的价格;第二,自行车本身很笨拙,骑车技术很难掌握,容易摔倒;第三,平坦宽敞的马路尚未普及,自行车很难适应坑坑洼洼的小路。

于是想要赚钱的商家们开始想尽办法推销自行车。

比如上海就出现了许多专门租赁自行车的车行。天津的日本洋行为了推销自行车,还推出了分期付款的方式。80块银元的汽车“以三个月为限,第一个月付30块银元,第二个月付30块银元,第三个月付20块银元。若付现洋,每辆只要付75块银元”。

后来,有3名英国人骑着自行车环球旅行来到了中国,此事经《申报》连续报道,引发了国人对自行车运动的兴趣。这三人途经长江流域汉口、芜湖、苏州等地,最终于1897年12月22日抵达上海,当天上海的外国人骑了几百辆自行车前去迎接,观者如潮。

1898年4月1日,《申报》在头版以社论的形式发表了一个大胆的预言:自行车将来必会盛行。文章描述当时上海的情景:“近数年来,沪上寓居西人多喜习此。此往彼来如梭织,得心应手,驰骤自如。”并且举例说,1871年德军在战斗中就曾使用自行车传信,日本也曾经购买多辆自行车用来训练士兵,配给枪支和粮食,行军途中不想乘坐的话还可以搬走,“行军之利器莫过于此。”

民国“首都电厂”工作人员,骑着自行车去抄表

觉得自行车方便快捷的不仅有军队,还有政府机关和邮政局的工作人员。

1911年上海邮政局从英国购买了100辆自行车,开始用自行车投递邮件。这是自行车首次作为交通工具被使用,自行车从此时开始有了公用和私用之分。其他大城市纷纷效仿,包括南京。

文史爱好者张智峰在民国时期发行的《首都电厂月刊》杂志中找到了证据。“1928年,江苏省立南京电灯厂改称为‘首都电厂’,南京城内外及下关商埠均是其营业范围。由于建设需要,南京城内的电力线路也越来越长。于是,‘首都电厂’为相关人员配备了自行车。杂志中的照片上,身穿制服的‘首都电厂’电务科检查人员精神抖擞地骑着自行车去抄表。可见,拥有自行车在当时是相对来说比较稀奇的,所以才会成为照相的取景关键。”

虽然稀奇,但不可否认,骑自行车的社会阶层已经开始向下流动,有钱的市民还是可以买到的。

上海社科院徐涛所著《自行车与中国骑车人(1868-1949年)》一书中提到了一份转译于日本《通商公报》的各地日本驻华领事所作的报告,从中我们可以大致了解到南京当时售卖自行车的情况。

报告表示,在当时,南京专卖自行车商家只有同昌车行,另外德泰昌、袁丰号和金商兼营自行车。同昌车行的自行车是从位于上海的该行总号运来的,另外几家的自行车也是从上海购买的。这些运来南京的自行车大多数是德国造,少数是日本造。这少数日本自行车也不是商家直接去上海买的,而是委托下关湖北街二号日商三星洋行代订的。

南京励志社开办了自行车训练班

自行车渐渐多了起来,除了能用,还能玩。当时,南京中央国术馆就有专门的去处,还有自行车运动员。他们骑自行车不仅又快又好,还能玩特技动作,跟如今大街上玩自行车特技的要酷小伙子没两样。

1929年11月,在杭州举办的国术游艺大会上,来自中央国术馆的自行车专家李成斌就表演了自行车特技和独轮车。李成斌能将自行车前后轮相间着地跳跃,还可以让人躺在地上,自己骑着自行车从其身上一跃而过,这种既新鲜又精彩的表演引来观众阵阵掌声。后来,南京励志社开办了自行车训练班,邀请李成斌担任教练。

“当年,励志社自己办的杂志上,发布了开办训练班的消息,凡军政界人士都可以报名。比较特别的是,自行车当时被称为‘自由车’,这个称呼后来渐渐就没有了。”张智峰告诉记者。

杂志上的训练班简则是这样写的:“以养成单车技术、增进健康为宗旨;凡军政界人士皆可报名;自即日起到本月十九日为止都可以报名;想要参加的人需要先向励志社体育科报名并缴纳四角钱,社员报名费用减半;自由车需要个人自备;每周三下午五时半到六时半;开班日期是七月十九日,训练到九月底为止;训练地点在励志社足球场。”

民国时,南京曾多次举办自行车比赛

民国时期南京还曾多次举办过自行车比赛,但大多数都只有男性选手可以参加。

据《江苏省体育志》记载,上世纪三十年代,江苏曾连续三年举办全省自行车竞赛,比赛地点在镇江。第一届是1932年11月27日,有21个选手参加,全部是男性,第一名叫吴泰康。第二届是1933年11月26日,有27名选手参加,也全部是男性。第三届是1934年,有29名选手参加,仍然全部是男性。

1934年5月8日,时任国民政府主席的林森在中山陵园举办过自行车比赛,比赛分为男、女两个组,吸引了南京军政各界许多人参加。

励志社也举办过多次自行车竞赛。其

中1936年第三届比赛的车赛简章中专门提出:南京各界人士均可以参加,但男性为限。另外,参加者不得自己请随护;需提前1小时到达现场检查车辆;参赛途中参加者前胸后背都需要贴上号码;中途自行车损坏,不得更换自行车;每名参赛者需交报名费1角;比赛结束后,前五名由励志社酌赠奖品。

1936年10月19日,《中央日报》对该比赛进行了报道:“励志社主办的第三届公开自行车比赛,昨晨八时在该社门前举行,报名参加者八十五人,而实际仅五十五人……出中山门、沿陵园大道、至中央游泳池,折回励志社门首,全程一万三千公尺,张国泰以29分35秒之优异纪录,荣膺冠军,且打破上届纪录。”

自行车车主搬家要上报,晚上骑车还得挂灯

民国时期,自行车最多的城市当属上海,当然南京也不少。根据当时南京市政府工务局统计的数据显示,截至1946年12月31日,南京市登记的自用自行车有5583辆,营业自行车有292辆,共计5875辆。既然有这么多的自行车上路,就应该有相关的交通法规来约束。

记者查阅民国文献《交通警察讲义》时发现,在附录的《南京陆上交通管理规则》第三章第九节,专门列举了有关自行车的交通法规:(一)车件应求完备;(二)车上应安置手铃;(三)一车不准两人共乘;(四)前后轮至少须装设一制动器,其制动力以能于车下坡时制止车之行为标准;(五)于日落后黎明前行驶,须于车前悬白光灯一盏,车后装置红色反光石一块。如果没有遵循以上法规,要处1元以上5元以

下罚金。

另外还有一些零星的规定,比如:自己用的自行车不得出租或私自营业,违者处3元以上5元以下罚金。如果自行车所有权转移,应当向市政府工务局申请办理过户手续,违者处1元以上2元以下罚金。自行车车主搬离原址,应在5日内向市政府工务局报告,违者处1元以上2元以下罚金。

那个时候的自行车和汽车一样,是有牌照的。已经领了牌照却没有挂上自行车的,不能上路行驶,违者处1元罚金。牌照有损毁,导致字迹不清的,应该及时更换,违者处0.5元以上1元以下罚金。

不仅有牌照,还有“驾照”。《南京陆上交通管理规则》规定,所有车辆行驶时都必须携带“驾照”以备查验,没带的人会被处罚,其中自行车将被处1元罚金。

感谢资深体育史研究者吴宁兴对本文的帮助