

• 城市史 •

民国时期北京汽车化研究

贾迪

摘要 随着西方近代交通文明的传播,民国时期北京拉开了汽车化的序幕。这一时期,北京的汽车数量日益增多,性能日渐提升,用途不断扩展,相关市场及行业体系也初步建立起来。为规范汽车管理,市政府制定了相应的税捐政策与行政法规,并根据汽车发展情况不断调整。然而,因政局不稳且经验不足,市政当局执行能力薄弱,使得在汽车管理中存在较多问题。与此同时,汽车也开始改变市民的日常生活,便利了中、上层市民,使其出行半径扩大,下层市民的交通空间被压缩。鉴于汽车独有的行驶特权,不同阶层对其态度迥异,社会中也逐渐形成了一系列新风尚。

关键词 民国时期;北京汽车化;汽车管理

中图分类号 K25;K26 **文献标识码** A **文章编号** 0583-0214(2019)10-0109-18

受西方交通革命的影响,民国时期北京^①城市交通出现了一系列变革。科学技术的进步,往往会引起社会管理、社会风俗、社会道德等方面的革新。作为当时最新交通技术的产物,汽车在北京的出现和普及过程,也带来了交通制度、社会文化等相关领域的变革。北京市政当局对汽车的规范和管理以及市民对汽车的接纳和利用,不仅能体现社会体系面对科技进步时调整并将其内化的过程,也能反映出西方物质文明在中国本土化的路径。

所谓“汽车”,最初被译为“自动车”“汽油马车”或“摩托卡”,以气体为原动力。这种气体“有的靠汽油,有的靠水蒸汽,有的靠电力,有的靠柴油”,因依靠汽油作原动力的车占大部分,所以通常称之为“汽车”^②,即以现代化机械为动力,且用以乘人或载货的车辆为汽车。而“汽车化”,根据第一次提出这一概念的法国学者加布里埃尔·迪皮依(Gabriel Dupuy)的论述,是“学习汽车驾驶,家用汽车设施、道路网的发展,保险制度,维修与停车服务以及汽车市场等方面的综合体现”^③。在北京,汽车化主要指市民对汽车的接受和使用、汽车行业的建立与发展、相关管理制度的厘定与调整等的整体呈现。学界以往的研究主要是宏观论述汽车在近代中国的发展历程及其对社会的影响^④;其中以城市为切入点的研究大多集中于上海^⑤;只有少数城市交通史成果对民国时期北京汽车发展的大致概况

① 1928年6月—1949年9月,北京被改称为北平,为行文统一起见,除引文、文献及专有名称外,其余一律称之为北京。因公共汽车涉及公共交通等一系列较为复杂的问题,考虑到篇幅,此文不涉及公共汽车及公共交通,这一问题留待此后深入研究。

② 沈鸿模编:《汽车的故事》,上海:中华书局1944年版,第4页。

③ 段霞主编:《首都国际化进程研究报告》,北京:中国经济出版社2008年版,第261页。

④ 围绕汽车工业展开的研究,如中国汽车工业史编审委员会编:《中国汽车工业专业史1901—1990》,北京:人民交通出版社1996年版;关云平:《中国汽车工业的早期发展(1920—1978年)》(博士学位论文),华中师范大学2014年。探讨汽车对近代社会影响的研究,如马建华:《汽车与近代中国社会》(硕士学位论文),华中师范大学2002年;何吉超:《民国时期汽车行业研究》(硕士学位论文),辽宁大学2013年。

⑤ 以上海为切入点论述汽车及相关社会群体的,如江文君:《交通的现代性:汽车与近代上海的物质进步》,《历史教学问题》2013年第4期,第81—87页;倪琦:《近代上海汽车司机群体研究(1901—1937)》(硕士学位论文),杭州师范大学2015年。此外,有从汽车角度探讨抗战相关问题的,如李云波:《八一三抗战期间上海汽车动员机制问题探微》,《史林》2016年第2期,第21—30页。也有从汽车角度梳理城市社会发展的,如张伟:《〈申报〉汽车副刊中的近代上海城市社会》(硕士学位论文),湖北省社会科学院2017年。

进行了介绍^①。民国时期北京汽车的具体应用过程、普及程度,市政管理者针对汽车发展建立起来的交通管理体系,汽车对社会生活的影响以及围绕汽车产生的新的社会风尚等问题,都还没有深入讨论。本文尝试围绕这些问题,进行具体阐释。缺失之处,呈请学界同人指正。

一 北京汽车的发展及其局限

随着中国对西方物质文明的不断吸收,民国时期北京的汽车一直处于发展之中,主要表现在汽车数量渐渐增长,种类日益丰富,性能不断提升,用途逐渐扩展。与此同时,北京的汽车行业也建立起来并日渐成长,出现了与汽车相关的工商行业以及职业人群。虽然相伴而来的还有诸多交通问题,也存在不少制约汽车发展的社会因素,但总体来说,北京的汽车化由此肇始。

1. 汽车在北京的发展及使用

20世纪初北京出现的第一辆汽车是袁世凯献给慈禧太后的,由于她不喜欢乘坐,这辆汽车被搁置一旁。随着国门的逐渐打开以及国外汽车制造业的不断发展,加之东交民巷起到了传播西方物质文明的窗口性作用,汽车在民国年间的北京逐渐冲出了贵胄家门,越来越多地走进普通大众的生活中。

这种变化,首先体现在汽车数量的不断增多上。据池泽汇等编纂的《北平市工商业概况》所记,北京“汽车之兴,始于民国三四年”^②。在此之前,市面虽有汽车,但数量稀少,之后逐渐增多。1919年3月,北京有汽车519辆,同年12月增至645辆^③。1922年北京共有载客、货运、机器脚踏车1322辆^④。至1933年年底北京市登记牌照的汽车增至2753辆,1934年年底为2884辆^⑤。1941年1月至1943年3月累计新登记牌照的汽车有1866辆^⑥;1947年9至12月累计登记有1119辆;1948年1月至9月达1734辆^⑦。由于1947年9月市政当局改换汽车牌照进行重新登记,未将以前登记数字列入在内,不过从1947年9月至1948年9月新登记牌照的汽车累计达2853辆的增长速度来看,同时考虑到还存在一部分为了逃税而未登记的车辆,可以确定民国时期北京汽车的数量是不断增长的。

随着制造技术的进步,汽车的性能也在不断提升。以车灯而言,警察厅要求所有车辆夜间行驶必须亮灯,而民初的汽车没有安装车灯,一些汽车主就在车的前面装置两个点着的洋烛照明,其亮度甚至不及人力车灯。在指示灯未能普遍装置之前,司机过路、停车时往往需要将手伸出车外,以手势示意旁边的路人和车辆。直到1916年汽车前的路灯才改为“电石灯”;1918年,“磨电灯”开始成为常见的车灯样式。此后汽车车内顶灯,指路的红标灯,车后的STOP灯,慢慢的因磨电技术而完备起来^⑧。汽车的外观也在不断变化,从马车型到箱型,从方轿式到圆轿式,20世纪30年代又开始出现流线型的设计^⑨。

汽车的品牌也在不断增加。民初北京只有“方轿式福特车”;随着时间的推移,“林肯车”“别克车”“库力司车”“道济车”“福特车”“欧思玛璧车”“旁太克车”“司都姆克车”“普利茂车”“雪佛兰车”以及

① 如北京市公路交通史编委会:《北京交通史》,北京:北京出版社1989年版,第94~98页;颜吾侗等编著:《北京交通史》,北京:清华大学出版社、北京交通大学出版社2008年版,第136~137页;孙冬虎、许辉著:《北京交通史》,北京:人民出版社2012年版,第194~195页;北京地方志编纂委员会编:《北京志·工业卷·汽车工业志、机车车辆工业志》,北京:北京出版社2003年版,第5~6页。

② 池泽汇等编纂:《北平市工商业概况》,北平:北平市社会局1932年发行,第637页。

③ 西德尼·D·甘博著,陈愉乘等译:《北京的社会调查》,北京:中国书店2010年版,第48页。

④ 《汽车进口之增进》,《银行月刊》第4卷第5期,1924年5月,第147页。

⑤ 北平市政府秘书处第一科统计股主编:《北平市统计览要》,北平市政府秘书处第一科统计股1936年发行,第92~93页。

⑥ 北京市特别公署:《市政统计月刊》第1卷第1期至第3卷第3期,1941年1月—1943年3月,“公用”。

⑦ 《北平市公用局公用类统计报表》(1948年10月),北京市档案馆藏,档号:J013-001-00257。

⑧ 金受申:《北京汽车》,《立言画刊》第5期,1938年10月,第14页。

⑨ 张志愿:《乘人小汽车式样的变迁》,《长途》第1卷第12期,1937年5月,第23页。

“飞鸭式车”等都陆续出现于街头^①。1935年上半年市社会局登记检验合格的汽车即有美国的“别克”251辆、“佛特”352辆、“道济”347辆、“雪佛兰”218辆,其他品牌467辆;法国的“雪铁龙”25辆,其他品牌39辆;意大利品牌25辆;英国品牌21辆;德国品牌5辆;比利时品牌2辆;国别不明品牌2辆;总计1754辆^②。这一时期北京的汽车全部为外国引进,且以美国为主。

随着汽车数量的与日俱增,汽车的种类也渐渐丰富、用途日益扩展。由于最初价格昂贵且数量稀少,北京的汽车只是少数富贵家庭自用;汽车日渐增多后,北京开始出现自用客车、营业客车、自用货车、营业货车、长途营业货车、市内公共汽车、长途公共汽车、机器脚踏车等多种类别。以1941年伪市公署管理的公有汽车来看,除了市长、各局局长等乘坐的普通小汽车,还有载重车、洒水车、牵引车、救护车、消防车等多种用途的车辆^③。40年代末北京举行清洁运动时,市内一些清洁运动分区的委员会也会集资购买卡车作运秽及修路之用。以外三分局为例,在1947年5月购得旧卡车1部,并存有养车基金一千万^④。经过近半个世纪的发展,汽车在此时已经达到了一定程度的普及。

尽管汽车出现较早,但是北京汽车化的真正开启是在1915年左右。汽车化序幕的拉开不仅表现在数量增多,还表现在相关技术进步、种类丰富、用途扩大。汽车开始从极少数的权贵之家,步入寻常百姓的生活中。相对于今天,民国时期北京汽车的数量是非常少的,但作为新兴的交通工具,汽车的使用群体和使用方式在这一时期的确有显著地扩大和丰富。汽车从被路人围观的惊奇新式工具,逐渐演变为城市日常生活的一部分。

2. 汽车行业的建立与发展

汽车行业主要指与汽车紧密相关的工商业类别和相关职业群体。随着汽车的兴起和发展,北京汽车行业也逐渐建立起来,主要包括汽车行、汽车零件修理厂、汽车职业学校等相关行业以及职业司机等相关从业人员。此外,这一时期北京还出现了致力于推动行业发展的汽车学会,和组织行业运营的汽车同业公会等相关组织。

20世纪20年代,北京的汽车还很少,但是鉴于西方汽车的发展势头,一些学人已经认识到汽车进步是交通发展之大势。1924年,“国立工大校长王季绪等二十余人,及该校所设汽车专科学生在北京组织一大规模之汽车学会,借以发展中国汽车事业,凡具有汽车学识经验及营汽车业者,皆得入会。该会拟在年内成立,并发行会刊,创办长途汽车工厂,设立汽车专门学校”^⑤。目前尚未找到这一学会是否得以成立、工作推进状况等相关材料,但是从学会成立的动机来看,表明相关专业人士已经认识到了发展汽车业的重要性。

汽车厂、汽车行也在这一时期涌现出来。民国初期汽车均为进口,到20年代中期汽车厂已可生产汽车零件,但较之国外,价高且质劣,在市场上并不多见。北京汽车厂所生产的车身因其价廉而颇有市场,“据调查所得已有十余家”^⑥。至于汽车行,主要从事汽车买卖和租赁,20年代初期北京城内共有50家^⑦。1939年7月出版的《北京市工商业指南》载,北京已有99家汽车行,40家汽车零件修理厂^⑧。汽车行业日益蓬勃发展,“有本市长途汽车业同业公会主持人及会众等皆表愿与合流,兹经商妥,将长途二字删去,即成为汽车业同业公会”,并于1940年7月20日召开成立大会^⑨。到1943年

① 金受申:《北京汽车》,《立言画刊》第5期,1938年10月,第14页。

② 《北平市社会局检验及格准予登记各国汽车数目表》,《北平市市政公报》第338期,1936年2月,第13页。

③ 《市公署汽车管理规则》,《市政公报》第112期,1941年,第5~9页。

④ 《北平市警察局关于外三分局用养车基金购置电瓶、发动土绅献油料及北平市政府秘书处囑市长查办补充运输工具、改变清除街道时间的函》(1948年1月19日),北京市档案馆藏,档号:J181-016-03003。

⑤ 《汽车学会之组织》,《清华周刊》第328期,1924年11月,第47页。

⑥ 《北京汽车(车身)马车之制造业》,《中外经济周刊》第170期,1926年7月,第14~15页。

⑦ 姚祝萱编:《北京便览中》上编,卷十一“交通”,上海:文明书局1923年版,第116页。

⑧ 正风经济社编:《北京市工商业指南》,北京:正风商业经济评论社1939年版,第195~197页。

⑨ 《北京市牛羊栈、婚丧用品、菜业、西服庄、汽车等公会申办入会和交会费事的来函(附:章程、名册)及市商会的复函》(1940年4月到7月),北京市档案馆藏,档号:J071-001-00042。

10月,北京汽车业同业公会共计有会员单位132家,资本总数277万元^①。

汽车行业中最重要从业群体是职业汽车司机。民国时期北京汽车司机考取驾驶执照,早期分为汽车和机器脚踏车两种。沦陷时期,1938年开始分为职业汽车司机、自任汽车司机、机器脚踏车司机三种。根据1941年公用局第三科整理出的经办汽车驾驶人考验书执照清册,包括换照和新考发照在内,职业驾驶人的考验书(已发以及手续未全待发)共计3992份,普通驾驶人考验书(已发以及手续未全待发)共计133份,职业及普通汽车驾驶人考验书考试不及格者293份,考试未结业者238份^②。从这个数字来看,新出现的汽车司机中,以职业司机为主。解放战争时期,司机的数量也在不断增多,1947年9月至12月,累计参加司机考试的有822人,其中628人及格^③;1948年1至9月,累计参加司机考试的有1429人,其中1025人通过考试^④。在汽车化进程中,汽车司机这一新兴的职业群体已经在北京出现并不断壮大。

汽车司机增多的同时,汽车职业学校开始设立。由于技术限制,早期汽车职业培训主要由北京工业专门学校等少数公立学校设立的汽车专科负责。在汽车驾驶及修理等技术逐渐普及,城市对专门技术人才的需求不断增长时,私立汽车专门学校也陆续建立起来。这些学校有的专门教授汽车驾驶,有的专门教授汽车修理,有的二者兼有。如1938年伪北京市教育局批准市民朱文洲成立的“北京市私立燕京汽车驾驶修理科职业补习学校”,暂设普通驾驶修理班两班,业余驾驶班一班;教学科目分学、术两科,学科包括汽车概论、汽车构造、汽车驾驶法、物理学、交通法规、汽车修理常识,术科有汽车驾驶实习、汽车机械修理;普通驾驶修理班每日下午3时至6时,业余驾驶班每日下午6时至8时进行学习,期满两月且试验合格者发给毕业证书^⑤,学生在通过警察局或公用局的考试之后,方可出任汽车司机。

相关行业运行体系的建立与发展,促使越来越多的人开始从事汽车行业的工作,成为城市职业群体的重要组成部分。如何建立规范的行业运行体系,推动行业健康有序的发展,不仅是市政府的职责,也是相关学人、行业从业者所关心的问题。

3. 汽车发展中存在的问题

汽车技术和生产日渐进步,相关职业群体也致力于推动汽车行业发展,但城市道路古旧、汽油资源匮乏等问题,在一定程度上制约了汽车的发展规模。此外,汽车在带来便利的同时,也给北京市民带来了如街道拥堵、违规用车、车祸频发等诸多交通问题。

汽车出现后,北京首先需要面对的是道路拥堵问题。1919年北京的道路被分为五等,其中一等级道路为25米以上宽,中央车马道18米以上,左右人行便道各3.5米以上,当时这种道路共36条;路宽至16米以上即可称为一等乙级道路,共49条^⑥。到1947年2月时,北京的一等道路宽40~60米的,共59条;二等道路宽30米以上的,共54条^⑦。北京的道路建设在民国时期取得了一定的进展,但是建设速度并不能有效容纳日益增长的车流量。以王府井大街为例,该路在1919年时为一等乙级道路,是主要道路之一,此处交通一向繁盛,但秩序颇为混乱。1935年时市工务局总结其混乱原因有二:一是该处岗警过少,指挥交通颇感吃力;二是“市场创设之际,往来车辆,并不繁多,汽车为数

① 《北京市各业同业公会会员家数及资本等项调查表》(1943年10月),北京市档案馆藏,档号:J071-001-00106。

② 《北平市公用局移交汽车考验执照清册及北京特别市公用管理总局职员公伤住院医疗费核销呈请书》(1941年12月),北京市档案馆藏,档号:J008-001-00067。

③ 《北平市公用局管理统计月报》(1947年12月),北京市档案馆藏,档号:J013-001-00707。

④ 《北平市公用局公用类统计报表》(1948年10月),北京市档案馆藏,档号:J013-001-00257。

⑤ 《北京市私立燕京汽车驾驶职业学校关于该校各项章程、申请备案及校址迁移停办给北京特别市教育局的呈文及教育局的指令》(1938年12月),北京市档案馆藏,档号:J004-002-00615。

⑥ 《京都市政公所关于公布市内各街巷道路等级名称的布告》(1919年4月26日),北京市档案馆藏,档号:J017-001-00066。

⑦ 《北平市工务局关于报送测绘本市内外城干线道路预算书和干线系统计划图的呈及市政府的指令等》(1947年2月26日),北京市档案馆藏,档号:J017-001-03099。

尚少,兼以路面规定稍窄,步道过宽,缺乏广大之停车场计划”^①。汽车的兴起不仅增加了王府井大街的交通量,也引发了停车空间紧缺等一系列市政问题。

汽油匮乏也存在于各个时期。民国时期的汽车用油全赖进口,当时政治环境的变化和外汇的波动都会影响汽车的日常用油。甘博在《北京的社会调查》中谈及汽车的发展时,提到“尽管汽油卖到每加仑80分,到1919年12月,汽车数量仍增至645辆”^②。此时汽油价格已属昂贵,但尚不影响日常使用。到沦陷时期,受战争环境的影响,汽油开始稀缺。1941年时,汽车公会请市商会转呈特务机关“以汽油缺乏(只敷一星期所用——原文注)请设法办理以维营业”^③。1942年有一条社会新闻,内容即为某著名伶人要卖汽车,因为没地方买汽油^④。缺油的情况不仅存在于市民中,即便伪市政当局也要面对这一问题。40年代初期,公共汽车局不得不将大部分汽车改装为石炭车^⑤,如1942年9月公共汽车处共行驶车辆1863辆次,其中汽油车788辆次,石炭车1075辆次^⑥;工务局的洒水车及载重车等公共服务车辆为了日常的使用也需要改装为石炭车。公务人员用车也因“近来尤以汽车汽油来自外国,价格已增至一倍以上,购置极感困难”而被要求节约乘用^⑦。缺油的问题到40年代末期依然存在。汽油的不敷应用在一定程度上制约了民国时期北京汽车的发展规模。

汽车超速超载现象也经常存在。为了规避超速行驶带来的危害,北京市政当局多次调整市内汽车行驶速度限制,但超速行驶的汽车仍经常出现,如1938年内六区警察分局查获闫玉书驾车超速并无照营业。由于汽车数量有限,大部分汽车行都会采取各种方法来扩增汽车的乘客人数,1946年12月交警查获异汽车行正在前门大街行驶的汽车一辆,车棚顶上挤满了乘客,颠簸震摇甚为危险^⑧。

在汽车带来的种种问题中,车祸是最严重的一种。沦陷时期,1940年全市汽车肇事共计249起,其中243人负伤,23人致死^⑨。1941年全市共发生车祸442起,汽车肇事308起^⑩。解放战争时期,1946年1月至5月全市共发生汽车肇事591起^⑪。1947年1月至6月全市共发生汽车肇事151起^⑫。1948年1月至10月全市共发生车祸287起,其中汽车肇事258起^⑬。从这些数据可以看出,民国后期,汽车已成为北京市内车祸的主要肇事工具。而汽车肇事,又多源于驾驶不慎,例如1940年的249起车祸,其中169起为驾驶不慎。在汽车肇事案件中,肇事者的身份值得注意。当时能够与汽车发生关联的一般都是有一定社会地位或者经济基础的人,沦陷时期,在1941年的308起车祸中,日本军用小汽车肇事89起,日本人肇事90起,中国人肇事123起,其他国人肇事6起。而1941年10月在京日侨仅有29045人^⑭,日本肇事者占日侨总数的比例远远高于普通中国人。

抗战胜利后,北京市内的肇事车辆以军用为最多。1946年9月,北京共发生汽车肇事案件30

① 《北平市工务局报送改善王府井大街路线计划的呈及市政府的指令等》(1935年3月9日),北京市档案馆藏,档号:J017-001-00927。

② 西德尼·D·甘博:《北京的社会调查》,第48页。

③ 《北京特别市公署关于汽车公会请解决汽油事的批及社会局对市商会关于芝麻油业等四公会请免参加油盐杂货分会呈文的批和关于改定啤酒洋火价格、石油类输送许可制实施要领、日货最高价格的训令等》(1941年8月19日),北京市档案馆藏,档号:J071-001-00216。

④ 侦:《X家要卖汽车——因为没地方买汽油去》,《立言画刊》第193期,1942年6月,第11页。

⑤ 石炭车以石炭为燃料,马力不及汽油车,且改装易生故障。

⑥ 《北京市公用管理总局呈送汽车局运转状况及资产负债、游览车乘客、职工人数等统计表及市公署的指令》(1942年9月),北京市档案馆藏,档号:J013-001-01173。

⑦ 《财政部训令统税公署 总字第二七九号》,《政府公报》第103期,1939年9月,第23页。

⑧ 《北平市警察局关于汽车违章肇事交警有权处理、市民请求在门前摆摊、普力车禁止上马路及运输处正式开驶客车等车辆问题的训令》(1946年12月),北京市档案馆藏,档号:J183-002-40323。

⑨ 《北平市警察局关于交通的规则办法和议案等文件》(1940年),北京市档案馆藏,档号:J181-014-00157。

⑩ 《北平市警察局关于交通事故的调查表》(1941年),北京市档案馆藏,档号:J181-016-00228。

⑪ 《北平市交通汽车、电车肇事统计图表》(1946年1至5月),北京市档案馆藏,档号:J181-004-00032。

⑫ 北平市政府统计室编:《北平市政统计手册》,北平:北平市政府统计室1947年辑,第111页。

⑬ 《有关北平市警察局冬防计划最近交通整理措施等文件》(1948年11月2日),北京市档案馆藏,档号:J181-014-00424。

⑭ 《本市外侨户数及人口统计》,《市政统计月刊》第1卷第12期,1941年12月,第6页。

起,其中国民党军汽车 13 起,美军汽车 10 起^①。1948 年 1—10 月的 287 起车祸中,军车占 209 起,公用车占 16 起,自用及营业车辆 33 起,电车 16 起,其他车辆 13 起,军车占总数的 72.8%。由于北京汽车车祸的肇事者主要为掌握实际权力的群体,使得市政当局管理汽车、规避车祸的行政措施屡屡受挫。

晚清民国时期陆续传入中国的西方交通革命成果,逐渐融于北京的日常生活中。北京开始进入混合型交通时代,新兴的与传统的交通工具并存,新式交通体制在古老的城市空间中不断成长。然而,这一时期尚未步入工业化的北京,窄旧的道路、过时的交通文化、尚未建立成套的汽油供给模式和汽车工业体系,没有给汽车化提供可以进一步发展的广阔空间,使汽车在日常使用中问题重重。其中落后的行政体制,不仅给汽车事故频发提供了温床,增大了市民的出行风险,也相对压缩了底层市民的道路空间。

二 北京市政当局对汽车的管理

在汽车化的推进中,北京道路上车辆持续增多,交通状况日趋复杂,对市政管理提出了更高的要求。规范汽车行驶,减少车辆肇事,惩治违规行车,是市政当局着力解决的主要城市交通问题。但是北京市政当局管理经验不足、技术落后,缺乏整体的交通发展眼光,行政能力又被复杂的政治环境进一步削弱,使得市政当局在履行管理职责时屡生问题。

1. 汽车管理法规的颁布与调整

目前可查的资料中,北京最早出现的对汽车的管理是征收车捐。从现有资料来看,1908—1947 年间,汽车征税规定一共出台过 13 版。1908 年工巡捐局开始征收车捐,尽管此时北京的汽车为数尚少,也被列为正式的征收对象;征收标准按照时间单位分为全年捐、半年捐、季捐和月捐,最多 44 元,最少 4 元。到 1926 年 12 月 15 日,市政府提高了车捐,有关征收汽车捐类型一项增加了“脚踏汽车”“脚踏汽车加带跨车”两类,汽车的捐种也被细化为自用和营业两种。1929 年 12 月修改出台的车捐中,“脚踏汽车加带跨车”一项被去掉,自用项下的季捐也被去掉。在这三版税额中,汽车捐都是作为普通车捐的一种,被列入市车捐征收章程^②。1931 年 10 月 2 日,北京出台专门的《北平市汽车捐章程》。在这一章程中,汽车捐按照类别和用途分为自用、营业、长途、运货和机器脚踏车五种,并简化为季捐这一种征收方式^③。这一章程在 1932 年 8 月被修正重新公布,变化主要是将营业汽车的税额降低为与自用汽车的一样。在 1933 年 1 月 8 日的汽车捐税率中,又加入了月捐^④。但是这种更改仍不能满足现实的需要,1934 年 12 月 30 日,市政府再次进行了修改,主要增加了长途汽车的捐额并按照载客规模进行细化^⑤。

沦陷后不久,伪市政府就修改公布了新的车捐章程,实行未及半年,即在 1938 年 4 月 1 日重新修正公布。在 1938 年的《北京特别市车捐征收章程》中,最大的改变是将各个类别的汽车按照其负重情况分别予以细化,普通车以 7 座为分界线,季捐分为 25 元和 40 元两档;大客车以 15 座和 25 座为分界线,季捐分为 80 元、100 元和 120 元三档;运货车按自用和长途,季捐分为 40 元、80 元两档^⑥。在 1942 年 6 月 16 日公布修订的车捐中,捐额有一定上涨^⑦。1945 年 4 月 1 日公布的《修正北京特别市车捐征收章程》中又改为年捐,并再次增长:普通车涨至 400 元、600 元两档;大客车涨至 1600 元、2000 元两档;运货车为 640 元、1200 元两档。

① 《北平市交通汽车、电车肇事统计图表》(1946 年 9 月),北京市档案馆藏,档号:J181-004-00032。

② 1908、1926、1929 年税率参见雷辑辉:《北平税捐考略》,北平:北平社会调查所 1932 年版,第 31~32 页。

③ 《北平市公安局关于抄发北平市汽车捐章程的令》(1931 年 10 月 2 日),北京市档案馆藏,档号:J181-020-05362。

④ 1932、1933 年税率参见《北平市政府公布修正北平市汽车捐章程暨修正北平市营业税评议委员会组织章程的训令》(1933 年),北京市档案馆藏,档号:J021-001-00566。

⑤ 《北平市政府关于公布修正租房规则和汽车捐征收章程给颐和园的训令》(1934 年 12 月 30 日),北京市档案馆藏,档号:J021-001-00737。

⑥ 张研、孙燕京主编:《民国史料丛刊》第 41 辑,“政治·法律法规”,郑州:大象出版社 2009 年版,第 229 页。

⑦ 《北平市公安局关于各种车辆免捐记账号码、车捐征收章程、代收通行税款联单样式、整理车辆颁发、汽车行驶速度、车辆号牌办法、先进通告标语等训令》(1942 年 6 月 16 日),北京市档案馆藏,档号:J184-002-00106。

抗战胜利后,北京市废止了之前的车捐征收章程,依据财政部公布的使用牌照税通则制定了《北平市使用牌照税征收细则》,并于1946年1月1日开始施行。使用牌照税以季度为单位,分营业和自用两种,普通乘人汽车为1600元、2400元,长途载重及乘人汽车为2800元、4200元两档^①。到1947年1月,北京开始实行交通部公路总局颁布的统一的汽车季捐征收标准,小客车5座以下6000元、5座到7座9000元;大客车24座以下12000元、以上15000元;货车2吨以下9000元、2~3吨12000元、3吨以上15000元^②。1947年10月北京市参议会又通过了《北平市汽车征收市内养路费暂行办法》,但由于汽车公会呈请豁免,该项税费未能切实征收。并非所有汽车都需纳税,各国使馆及各国兵营军队自用的各种汽车、机器脚踏车,市内宪兵队、警察局、消防队等机器脚踏车,卫生、工务两局运秽、洒水等汽车,可免纳税。

汽车征税章程的出台、修订、征税标准及税额的多次调整,一方面是由于民国时期北京的汽车数量种类逐渐增多、用途日益广泛,需要市政当局根据实际情况应对现实中有关汽车的各种税费问题。1926年将汽车种类分为自用与营业两种,1931年开始将汽车细分为自用汽车、营业汽车、长途汽车、运货汽车、机器脚踏车五种,1938年开始对每一种汽车按照载重或者座位数进一步细化征税,这些都是根据汽车的发展情况所进行的政策性调整。另一方面,是这一时期或受政局影响,或因战争波及,财政上屡屡出现通货膨胀。如1934年较之1933年,1942年、1945年较之1938年,这些年份税收章程增加了税费额度。

北京提出征收车捐是在1905年,因“东城马路虽已兴修数段,然养路经费尚无着落,兹拟将官车民车一律统收车捐以备当年修路之费”^③。在1932年财政局的往来函件中,提到“本市征收各项车捐,原为修治道路便利行车起见,而汽车捐一项尤为收入大宗”^④。据此可以判断,北京市政当局征收的包括汽车捐在内的所有车捐,基本都用于修路养路。

目前可查的北京最早的汽车管理规则,是京师警察厅1915年9月颁布的《管理汽车规则》。这一颁布时间与北京汽车开始兴盛的“民国三四年”大致吻合。该规则正文共计30条,内容主要有新车登记程序、车辆定期检验、司机申报程序、车牌式样、车灯及喇叭的安装及使用、巡警指示手势、停车注意事项、违章处罚等^⑤。1928年,北京特别市政府签署通过了新的《北平特别市汽车管理规则》,包括登记、检验、行驶、罚则、司机人之考验、附则等六章共46条,内容大大扩充。对比1915年的规则,1928年的规则虽然在内容上大体与之相似,但将每一项相关规定都进行了具体化,包括登记时应记录的车主、司机、车辆制造商,检验时应行查验的制动装置、减声器,行驶时的车灯使用、“慢”字牌,乘客注意事项等,还有对应的罚则以及成为一名司机所需要符合的标准等^⑥。1933年12月公布的《修正北平市汽车管理规则》共45条,将应考验驾驶之车辆从“二轮机器脚踏车”“轻便汽车”“运货汽车”“公共汽车”减为“机器脚踏车”“汽车”两类;收费单位由社会局改为财政局;附则中增加了司机因驾驶汽车犯杀人或伤害罪时的处理方式等内容^⑦。沦陷后1938年6月颁布的《北京特别市汽车管理规则》共75条,内容较前有了较大的扩充,汽车种类细分为“自用乘人汽车”“营业乘人汽车”“自用运货汽车”“营业运货汽车”“市内公共汽车”“长途公共汽车”“长途运货汽车”“机器脚踏汽车”,并根据细化种类制定对应的登记、检验等相关条文;司机考验细分为“职业汽车司机执照”“自任汽车司机执照”“机器脚踏

① 《北平市政府和财政局关于公布汽车使用牌照细则、屠宰税征收细则等的布告》(1946年1月1日),北京市档案馆藏,档号:J009-004-00109。

② 《北平市财政局关于限期更换各种车辆牌照和牌照税征收细则及税率表的训令》(1946年12月20日),北京市档案馆藏,档号:J009-005-00148。

③ 《马路拟办车捐》,天津《大公报》,1905年5月11日,第2版。

④ 《各省市、各机关函送各项法规》(1932年12月1日),北京市档案馆藏,档号:J029-003-00074。

⑤ 《京师警察厅行政处关于送管理汽车规则简章各一份的函》(1915年9月20日),北京市档案馆藏,档号:J181-018-04160。

⑥ 《北平特别市汽车管理规则》,《北平市政府公报》第5期,1928年11月,第83~91页。

⑦ 《修正北平市汽车管理规则》,《北平市市政公报》第230期,1934年1月,第3~10页。

车司机执照”等三类;罚则由此前的 18 条增至 27 条^①。1946 年 2 月公布的《北平市汽车管理规则》共 19 条,较之此前将主要内容缩减为汽车的登记和检验,行驶及司机管理等内容被另辟为专门规章^②。1949 年 9 月 10 日公布的《北平市汽车管理暂行规则》40 条,主要对车辆登记程序进行了详细的规定,同时增添了“补领或换领牌照”“汽车年度检验”等说明^③。

总体看来,从 1915 年到 1949 年,北京的汽车管理规则变化主要有增添汽车种类、细化登记及检验程序、增加相关罚则、变更主管单位等。如各章程中均出现的车辆登记和检验问题,在 1915 年时,仅简单规定为市内汽车均须登记,并“将原车定期送由警察厅检查车身是否坚固,机械是否完备,检查合格,再行发给执照”,但规则内缺乏对“定期”的具体说明^④。到 1949 年时,相关规则已将汽车登记说明细化为“初次行驶登记”“转移过户登记”“变更登记”和“停驶及报废登记”等四种情况,每一种还有四到五条的具体规定;汽车检验则规定为每遇登记必须检验以及每届一年复验一次^⑤。又如 1915 年的规则并未对汽车伤人作明确规定,但在 1933 年管理规定的附则中,出现了“司机人因驾驶汽车犯杀人或伤害罪时,应注销其司机执照并送交法院办理”的说明^⑥。其余如汽车行驶及驾驶人等规定,也逐渐独立成章,并制定了专门的汽车行管理规则、汽车驾驶人管理规则以及相关的交通管理规章。这种变化的出现,一方面是由于近代立法程序逐渐确立,法规条文更加专业化、规范化;另一方面是随着汽车日渐增多,最初的登记、检验等规定已不能应对日常生活中常见的汽车问题,违规现象日趋复杂也要求相关罚则的出台,所以需要不断调整政策法规以解决现实问题。

汽车号牌在民国年间也出现多次变化。总体来说,全面抗战以前各省市汽车各自编号;全面抗战爆发后交通部开始统一管理全国汽车牌照,但北京沦陷后,号牌并未能得到有效管理。抗战胜利后,北京汽车号牌才纳入全国统一管理中。北京 1915 年《管理汽车规则》中对于汽车牌照的规定是,无论营业、自用,号牌均用白底黑字以中国号码加阿拉伯号码并列形式。此后汽车号牌样式根据汽车种类的细化而不断增多。到 1947 年 6 月,北京市监理所经发的汽车号牌已达 8 种,号牌底色和字体的颜色各不相同^⑦。同时,对于各种车辆前、后悬挂号牌的位置都有具体规定。

为了完善管理,北京市政府也先后下达过有关汽车行驶的多项命令。其中比较典型的是随着交通量的增加,市政当局开始着手规范车辆的分类行驶路线。1935 年,北京试办划分快慢车道,“拟以路幅较宽之府前街、东西长安门大街及东长安街等处”先行试办,由工务局于上述道路路面划以白实线、白虚线区分快慢道,并由警察局飭令交警遵照指挥^⑧。至 1946 年,警察局根据交通情况又将东单至西单、西单至新街口、景山前街、崇文门至北新桥、王府井南口至八面槽北口、前门箭楼至天桥等处规划为快慢车道线的干路^⑨。1948 年北平警备总司令部又飭令警察局“本市繁华街道禁止卡车通行”,并由警察局会同公用局在当年 7 月划定卡车禁止通行主要干路旧刑部街等 17 条以及卡车单行路线北沟沿等 18 条^⑩。

北京的交通管理规则中尽管已对汽车时速多有限制,如在 1934 年的《北平市政府公安局管理交

① 《北平特别市公用管理总局公共汽车管理处、业务计划报告及各种车辆管理规则》(1938 年 6 月),北京市档案馆藏,档号:J008-001-00011。

② 《北平市公用局关于车行厂及各种车辆管理规则汽车行登记办法的呈文及市政府的训令》(1946 年 2 月 28 日),北京市档案馆藏,档号:J013-001-00225。

③⑤ 《北平市汽车管理暂行规则》,《北京市政报》第 1 卷第 7 期,1949 年 11 月,第 36~40 页。

④ 《京师警察厅行政处关于送管理汽车规则简章各一份的函》(1915 年 9 月 20 日),北京市档案馆藏,档号:J181-018-04160。

⑥ 《修正北平市汽车管理规则》,《北平市市政公报》第 230 期,1934 年 1 月,第 10 页。

⑦ 《北平市警察局关于禁破坏交通工具及妨碍公共卫生取缔在马路滑冰检查车辆事项报汽车军事司机住址等训令》(1947 年 6 月),北京市档案馆藏,档号:J183-002-37685。

⑧ 《北平市工务局关于府前街、东西长安街等处先行试办划分快慢车道办法的呈及与公安局的来往函及市政府的指令》(1935 年 3 月 1 日至 1935 年 10 月 31 日),北京市档案馆藏,档号:J017-001-00989。

⑨ 《北平市工务局、警察局关于报送本市各干路施划快慢车道线等工程设计图、估价单等的会呈及市政府的指令等》(1946 年 10 月 30 日至 1946 年 11 月 21 日),北京市档案馆藏,档号:J017-001-03166。

⑩ 《北平市工务局、警察局关于卡车行驶路线及工料估价申请拨发专款给北平市会计处函及会计处复函》(1948 年 7 月 24 日),北京市档案馆藏,档号:J001-005-01668。

通规则》中规定“汽车行驶速度每小时不得超过四十公里(二十五英里——原文注),于冲繁处所尤须低减,两车前后距离至少须有三公尺”^①,但在实际执行中,这一标准多有变动。例如沦陷时期,1941年7月要求为每小时25公里^②。抗战胜利后,1945年10月27日,行政院下达命令,市区及人口稠密区汽车时速不得超过每小时20公里,两车最小间隔5米^③等。

在交警指挥系统中,值得一提的是1939年施行的断续交通法,即在路中央设立交通指挥灯(最初为红绿两色,后调整为红黄绿三色),下设交通岗,由交警指挥。其中汽车需要注意的有“汽车及其他交通物体通过各该交通点时,应在较远处即注意指挥等信号”“汽车越过横断步道时,应将速度减低”“汽车转弯时,应让直行车先行”^④等。

1915年北京第一版汽车管理规章出台于汽车开始增多之时,较清末时开始征收的车捐更能彰显市政当局对汽车的重视,是北京汽车化开始的标志之一。汽车化除了囊括汽车本身的发展之外,汽车管理的近代化也是重要内容之一。汽车捐税、车辆登记、行驶规范、车祸处理等,北京对汽车的管理逐渐细致而微。这一方面是由于近代市政管理体系渐趋成熟,另一方面也是北京汽车化的日益推进对管理体系提出了更高的要求。

2. 交通人员行为规范的制订与完善

在汽车化过程中,与汽车相关的人员开始日渐增多。除了与汽车联系密切的驾驶人员、交通管理人员,还有行业从业人员以及乘客和行人等,都是当局需要加以管理的。市政府陆续出台了一系列管理规章,以期规范交通秩序。

与交通人员相关的管理规章,据不完全统计有《巡守长警指挥汽车通行简章》(1915年)、《北平特别市市民汽车行营业简章》(1930年)、《北平市公安局奖励汽车司机人报案办法》(1933年)、《北京特别市汽车行管理规则》(1938年)、《北平市汽车行管理规则》(1946年)、《北平市汽车驾驶人管理规则》(1946年)、《汽车驾驶人考验领照实施细则》(1947年)、《北平市汽车行管理暂行规则》(1949年)、《北平市汽车驾驶人管理暂行规则》(1949年)等。此外,《北平市公安局巡守长警指挥交通规则》(1932年)、《北平市政府公安局管理交通规则》(1934年)、《北京特别市公署警察局管理交通规则》(1939年)等也有大量相关条文。

在民国时期的北京,成为一名汽车驾驶员的标准在各个阶段不尽相同。民国初年,仅需先期禀报警察厅,定期予以检验,发给《管理汽车规则》一份,学习一星期之后报厅考查合格即可发给执照。这种检验办法,即便彼时汽车技术不甚先进、平均时速较慢,也是缺乏谨慎性的,是管理规则落后于交通实际发展的表现。在汽车技术较为成熟、管理规范逐渐建立起来之后,要成为一名合格的汽车驾驶员则需要符合以下规定:18岁到50岁之间,小学学历以上,6个月以上的技术学习,身体素质达到标准,驾驶技术、机器构造及功能和驾驶规则及交通常识等相关知识考察合格,并取具一家殷实商号的保结^⑤。一次较为严格的驾驶技术考试为“立杆划线公开考试,并厘定一百分为满格,六十分为及格。停火一次减五十分,三轮出线一次减五十分,二轮出线一次减二十分,一轮出线一次减十分,全车出线扣考。倒杆一次减二十分,碰杆一次减十分,考验完毕合计减分若干,凡不及六十分者即为不合格,当场宣布停止考试”^⑥。

在日常管理中,交通警察需要履行的职责,除了指挥汽车行驶停放,还要记录并处理车辆肇事案

① 《北平公安局关于管理交通规则的训令》(1935年),北京市档案馆藏,档号:J181-020-20599。

② 《北平市公安局关于交通人员负责办理时间以及电灯调查的呈及训令》(1941年7月25日),北京市档案馆藏,档号:J183-002-31137。

③ 《北平市政府奉行政院令办法改进市区及公路交通管理方法的训令》(1945年10月27日),北京市档案馆藏,档号:J181-024-00221。

④ 《北平市公安局内五区署关于洋车夫生活情况调查表在东单设立指挥灯通告整顿交警办法呈报》(1939年1月10日),北京市档案馆藏,档号:J183-002-29174。

⑤ 《北平市汽车驾驶人管理规则》(1946年7月18日公布),《北平市政府公报》第1卷第7期,1946年9月,第8~9页。

⑥ 《北平市公安局关于维护交通秩序考核司机技术的布告》(1939年1月8日),北京市档案馆藏,档号:J183-002-18930。

件。1939年6月25日伪警察局下发命令,车辆肇事案件记录需每月上报^①。1942年5月6日,伪警察局通令各分局处理交通事故的办法六则:“一、交通事故发生时,发见官警应将事件经过立即填写报告书,并绘具略图;二、当场判明伤害责任者,立即命其具结;三、事故重大时,应径电本科派员摄影;四、必要时得命临近商户或目睹市民具结作证;五、上项报告图表结式应印制简明格式交各分局管理交通官警随身携带以备应用;六、各分局解送此类案件时,应将上项图表随案附送,不得缺略。”^②

对于汽车行的管理,市政当局着重强调的是车行登记和营业安全以及缴纳相关保证金等程序问题。汽车行的营业收费标准起初由行业自主定额,在民国中后期开始被纳入管理体系。1943年9月社会局公布的汽车行收费标准以小时为单位,详细至每增加半小时如何收费;对于市郊等地点还有具体规定^③。如遇物价上涨、收费标准不敷成本等情况,需由汽车公会呈明社会局,得到准许后才能调整收费价格。对于乘客及路边行人,市政当局主要强调乘车安全及遵守交通道德,包括“车未停妥勿忙上下”“行车时勿与驾驶人谈话”“车内禁止吸烟”“行车时勿向外抛掷东西”,行人不攀援汽车、行路时注意避让汽车等^④。

北京的汽车化,主要表现之一是越来越多的市民开始与汽车发生关联。他们或为乘客,或为司机,或为车行伙计,或为交通警察,即便是路边的一般行人,也被卷入其中。如何规范这部分人的行为,是民国时期北京市政当局应对汽车化的主要工作内容之一。

3. 汽车管理中存在的问题

从以上市政府出台的针对汽车及相关人员的各项规章来看,民国时期北京市内汽车的管理在逐步完善。然而这些规章在制定或执行时,也存在混乱无序或者落实不到位的问题。

管理的混乱无序,一是表现为政令时常变更。民国时期有关汽车的各项政策更迭频繁,一般市民对于新政策的接受过程远远慢于规章的出台速度。造成这种现象的原因很大一部分是由于市政当局缺乏统筹与发展的管理眼光,汽车的发展与交通旧制度的日渐背离。政局动荡也是重要原因。显著的事例是民国时期北京汽车号牌的不断更换,比如1932年市政府令制定新式号牌,要求所有汽车于当年10月1日前全部更换完毕;1937年12月又有伪政府令,要求从当年12月16日起分期更换新式号牌及行车执照,这无疑给汽车使用者带来了极大的不便。

二是表现为政府的无理盘剥。如1947年北京决定参照上海和天津征收养路费,并于当年10月通过了《北平市汽车征收市内养路费暂行办法》。但是时值内战,一般汽车行运营十分困难。于是北京市汽车业同业公会在1948年年初欲效仿天津市汽车业同业公会呈请豁免该项费用,但在天津已有豁免成例的情况下,北京市政府仍然拒绝了这项要求。最后,在北京市汽车业同业公会转呈行政院,这项费用才得以豁免^⑤。

三是表现为工作人员的腐败或失职渎职。北京的汽车号牌由市政当局承包给商人制作,1941年市政机关查处并公布了一起有关号牌钉的案件:号牌上牌时需统一领用由荣记牌厂制作的号牌钉,每副4只共3元1角、无簧3元,定价高昂。负责主管科调查时,荣记商人郭茂亭承认做钉时估价错误,愿意自行减价。主管科认为“此案既据声明错误,低减价格,姑念该商年老,从宽免议,以示体恤。嗣后各户领取汽车牌需用特号螺丝钉,应按照新定价格每副一元四角、无簧者一元三角购用,如再查有

① 《北京特别市警察局关于交通周违章整顿、汽车司机撞伤行人、汽车价格布告张贴、填报车辆肇事案件连洛情报用脚踏车免捐兽力车换照、等问题的训令》(1939年6月25日),北京市档案馆藏,档号:J184-002-21024。

② 《北平市警察局令发订定查取交通事故现场情况办法、警犬实习侦察犯罪现场检证等办法》(1942年5月6日),北京市档案馆藏,档号:J181-017-00095。

③ 《社会局:命令:指令:指令北京市汽车业同业公会》,《市政公报》第207期,1943年,第31~34页。

④ 《北平市警察局、军委会战运局平津区办事处关于实行车辆行驶的公函及工务局关于各项车辆损坏路面及公物给警察局的公函以及市政府的训令》(1945年12月18日),北京市档案馆藏,档号:J017-001-02941。

⑤ 《北平市财政局关于征收使用牌照税和养路费的呈和给各稽征处的训令及市政府的训令等》(1948年3月30日),北京市档案馆藏,档号:J009-001-00292。

高价居奇等情事,定予严究不贷”^①。如果考虑到民国时期的行政状态,除了这种公开的小案,应该还有更多隐匿的腐败问题。失职渎职情况也很严重,主要体现在交警的日常工作中。从民国初年即有司机肇事后,“长警于当时不加注意任听逃逸,事后又未能破获,尤属放弃职责,殊堪痛恨”^②。到40年代末,警察局也一直强调“汽车肇事不得任其逃逸,否则该管员警应受相当处分”^③。但这一指令并没有得到切实执行。

规章政策落实不到位的问题,主要是源于政府执行能力不足。这种不足表现在对一般市民的管理薄弱,对特殊群体的管理缺位或者无力。对于一般市民,警方除了不能有力地处理肇事逃逸案件,也无法有效控制日常中相当一部分无牌照行驶以及偷税漏税的行为。由于市内汽车无牌照或伪造牌照情况较多,为了督促执勤交警严查无牌汽车,警察局有相关提奖规定。如1927年1月17日到22日,警察局共查获此类案件16起,每案罚款20到200元不等,并规定每案提奖10元奖励给执勤交警,以资鼓励^④。偷漏车捐是一项顽疾,不仅汽车,包括自行车、人力车在内,都有严重的偷漏捐税行为。为了矫正这一问题,财政局于民国年间会不定期协同警察局于街头查缉无捐牌的车辆,这其中有一部分是针对汽车的专项查缉活动。

作为一种高级出行工具,汽车牵涉的人员多为特权群体。汽车肇事案件发生时,虽然有肇事者会被吊销执照并送交法院的规定,但在实际执行中这些肇事者往往较少受到惩处。1929年8到10月,内三区发生两起汽车肇祸,一起伤者翟殿臣左脸左耳被汽车刮伤,因伤势轻微司机满希荣不用承担责任甚至不用赔偿;一起伤者金钟林右腿碰有微伤,司机徐其孝仅需负担医药费^⑤。公安局在处理相关案件时,也能清楚地认识到,“警察碍于车主之身份体面,怠于执行”“法院判决汽车伤人案件,每失之轻”,是汽车司机在行驶时易生玩忽,出事后藐视法理的主要原因之一^⑥。

这些特权群体不仅包括达官显贵,还包括驻京的各军队以及沦陷时期的日本军民。抗战胜利后北京的汽车案件多为军车肇事。军事管理机关对于军车肇祸的态度是严予制止,但在具体执法过程中,常因巡警不能记明车牌号致使事后无法查缉,或者无牌军车肇祸逃逸而无法查获。车祸发生过于频繁时,北京才有“对无牌军需车辆行驶市区,应予彻底查扣”的明令^⑦。1948年9月17日北平警备司令部下达了“关于交通秩序之整饬,及警察对军人现行犯逮捕权,应切实遵办据报”的训令,9月24日警察局又有“军车肇事后逃逸者——应奋力拦截查扣特别出力者给奖”^⑧等的训令。可见在面对军人时,警察执法十分被动。

民国时期,交通作为市民生活的重要组成部分,是市政当局力图规范的领域之一。但是市政当局对汽车发展的特质缺乏了解,且在新制度的实行过程中,存在管理体制不健全以及政策实施者与政策制定者相背离等问题,很大程度上影响了制度落实的效果。况且旧有的社会秩序、文化形态,很难通过一纸行政命令就得到改善,新的交通文化在建立过程中困难重重。北京市政当局也只能在有限的范围内尽力规范汽车的使用,重建被汽车冲击的交通秩序。从另一个角度看,虽然大部分市民对于行政威权存在习惯性的慑服,而市政当局对于汽车的管理不乏进步性和科学性,因此市政当局在建立

① 《北平市公安局关于维护交通规定三轮人力车使用数目的通告及汽车牌照号定价的通告》(1941年6月2日),北京市档案馆藏,档号:J183-002-19313。

② 《京师总监关于各署发生汽车肇事案迅速破获的通告》(1917年6月1日),北京市档案馆藏,档号:J181-018-20180。

③ 《北平市公安局关于交通管制办法、调查车辆数、取缔临街凉棚、暂行办法培养路津贴、交通规章、整理小学附近交通、规定军车牌照取缔无号交通工具等交通问题训令》(1948年10月9日),北京市档案馆藏,档号:J184-002-04798。

④ 《京师警察厅各署勤务督察处关于查获无牌汽车奖详的令》(1927年2月1日),北京市档案馆藏,档号:J181-018-20177。

⑤ 《北平市公安局内三区区署关于查填汽车肇事表的呈》(1930年2月10日),北京市档案馆藏,档号:J181-020-04473。

⑥ 《北平市公安局关于严禁汽车急驰办法并请法院将汽车伤人案加重处理司机的呈》(1933年7月27日),北京市档案馆藏,档号:J181-020-11562。

⑦ 《北平市公安局关于汽车肇事报告表、无牌照军车驶入市区查扣、汽车通行证式样、汽车肇事伤人各地担任救护医院名称表等训令、呈》(1948年3月26日),北京市档案馆藏,档号:J184-002-04310。

⑧ 《北平市公安局关于司机切实遵守交规、调整邮车养路津贴、修正交通管制通信维护办法、取缔营业小汽车、石厂堆积石料及整理交通警受训办法等训令》(1948年9月),北京市档案馆藏,档号:J183-002-23301。

汽车管理规范时的努力,至少在一定程度上促进了新式交通文化的形成。

三 汽车化中的北京市民生活

民国时期北京的汽车化给市民生活带来了一系列变化。作为一种先进且昂贵的交通工具,汽车在北京的使用存在一个自上而下的过程。在这个过程中,北京交通体系从原本存在利用畜力、人力工具与徒步的差别,扩大到了机械动力与原始动力的差别。汽车使用的这种阶层性,给交通参与者带来了不同的心理体验。上层社会要尽可能地享受汽车带来的便利,并充分利用它所具有的符号价值,中间阶层则想方设法扩大自身所能得到的汽车上的权益,而下层民众只能忍受汽车带来的种种不便。这一时期汽车的出现除了交通方式的转变,还有汽车作为外来文明对于社会风俗的改变以及车祸代价的增大等种种问题和有车群体与无车群体之间的对立。

1. 上层社会的交通体验与行驶特权

汽车作为西方工业革命的产物,技术先进且造价较高,在北京的普及过程存在一定的阶层性,从外国使馆工作人员、外国侨民,到中国上层社会,然后才是一般市民在接受。这其中,北京的上层社会不仅体验到了汽车这种现代化的交通工具的便利,而且还带有传统时代所享有的行驶特权。

20世纪初北京虽然已经出现汽车,在1907年还举办了“北京—巴黎汽车拉力赛”,但民国初期,对于绝大部分人来说汽车依然是新鲜事物。1915年《巡守长警指挥汽车通行简章》规定巡警的职责之一是“汽车停放时应禁止闲人围观,以免于交通有碍”^①。汽车被围观,主要是由于其新奇性,还有一部分原因是这一时期北京汽车的主要拥有者是外国人。此时汽车的管理、使用抑或肇事案件,多与外国人相连。如1915年《管理汽车规则》规定了汽车行驶应限制速度,却没有明确的限速标准。直到1917年东交民巷使馆界事务处函京师警察厅,“经过本界汽车之速率每一点钟内不得逾八英里”,京师警察厅根据这一标准才厘定了“各汽车行驶速率至快每分钟以英尺六十六丈,每小时以中里二十二里为限”的限速条文^②。

外国人在汽车管理领域的经验虽然便利了市政当局,但是他们的肇事案件却令市政当局感到棘手。尤其是民国前期领事裁判权的存在,使得巡警在处理外国人肇事案件时颇费周折。1921年9月16日在前门大街发生一起意大利人刀思克驾车撞倒人力车,致使人力车内的老妇、男孩受伤的案件。案发后刀思克不配合巡警处理,京师警察厅函意大利公使馆要求解决此事,意大利公使馆函复称之前刀思克被梁家汽车撞伤,所骑电汽自行车被撞坏,医药费不计,自行车修理费需95元,但刀思克并未得到赔偿。“本署因此区区小事是以至今未向中央政府交涉,兹请贵厅向梁家将前欠刀思克之修车费要出,除付给此次撞伤之老妇男孩医药费二十元外,下余之七十五元即请送交本署以便转交刀思克。”京师警察厅查明案情后,再次致函意大利公使馆称:刀思克与梁家汽车相碰,错在刀思克,赔偿也应由刀思克承担,“何能反给该意人修理费九十五元,两事未便相混”,并请公使馆函转刀思克支付老妇赔偿费用^③。相关档案中没有记录刀思克最终是否赔偿,但也足以看出当时在治外法权下开汽车的外国人的蛮横无礼与藐视法律的面目。

20世纪20年代,汽车已经进入了中国上层社会的生活,其中尤以特权阶层为代表。在此之前,北京上层社会使用的交通工具主要有轿、轿车、马车、洋式马车等非机动车辆,即以人力或畜力为动力,配以装饰豪华的车篷。在汽车入京之后,这些便捷性、速度性与舒适性都相对较差的传统交通工具逐渐退出了上层人士的生活,“轿车已然渐归淘汰,除送殡外,几至无人问津”^④。此后,汽车开始成为特权阶层的身份象征。汽车公司也以此为骄傲,20年代初期曹锟曾向美国订购一辆汽车,“穷极华

① 《京师警察厅行政处关于送管理汽车规则简章各一份的函》(1915年9月20日),北京市档案馆藏,档号:J181-018-04160。

② 《京师警察厅通告》,《政府公报》第381期,1917年1月,第21页。

③ 《京师警察厅外左五区署关于外国人汽车伤人不服传讯并不担负养伤医药各费一家案请核办的呈》(1921年9月16日至10月16日),北京市档案馆藏,档号:J181-018-13375。

④ 待余生、逆旅过客著,张荣起校注:《燕市积弊·都市丛谈》,北京:北京古籍出版社1995年版,第169页。

美,承办之中美汽车公司,在京津各报大登广告,以维荣耀”^①。汽车便利了权贵的出行,也导致事故频发。如1915年7月8日孙宝琦的汽车碰倒一名妇人^②,1917年5月7日曹汝霖家眷乘坐的自用汽车碰伤一名清道夫^③,都只须将司机留下负责赔偿即可。直到1947年北京才规定肇事人如系雇佣且无力赔偿时,雇主要连带负损害赔偿赔偿责任。

进入30年代,汽车开始走出权贵阶级,市内一般富贵之家可以通过购买二手车或租赁等形式来乘坐汽车,但是这种情况存在明显的地域差别。据1933年的调查,市区共有汽车行99家,其中内一区21家、内二区23家、内三区13家、内四区9家、内五区6家、内六区5家、外一区5家、外二区9家、外三区无、外四区1家、外五区7家^④。从这个数字可以看出,北京内城区的汽车使用率高于外城区,这与上层阶级更多地聚居于内城区相合。即便是内城区,居于中心地区的内一、内二区汽车行的拥有量也明显高于其他各区。

民国时期北京的汽车行业一直在发展。沦陷时期,1941年1月到1943年3月北京市累计新登记汽车1866辆,其中伪官署用914辆,自用518辆,营业434辆,即这一阶段新车的一半都出现在伪官署中,有车民户属于少数。抗战胜利后,在财政局1947年7月给市政府的呈文中也曾提到:本市已登记的各项汽车共有1756辆,其中军政机关及外国使馆有614辆^⑤。由于当时文件移交出现混乱,财政局所报的1756辆车并不能涵盖北京全部的汽车数量,不过以财政局汇报的公有车辆的大概比例作为参考,比较于全市319547的户数、1684789的人口^⑥,这一时期北京市民的汽车保有量较低。

因此,汽车,尤其是乘人小汽车,在民国时期的北京城市交通中享受着较高的行驶特权。不仅行人、自行车、人力车等要让汽车先行,即便是公共汽车、电车等公共交通工具的司机“也不免势利眼,看到汽车来了,一扳电闸,戛然而止。使得车里乘客,撞得鼻青脸肿。见着人就不好了,探出头来,破口啐骂”^⑦。而汽车与汽车也有等级之分。1940年10月14日,内五区警察分局收到了一份来自警察局的名单,里面有住在辛寺胡同的市长余晋猷等五名伪政府官员的姓名、职务及住址,令各驻岗警看到这些人的车辆应“捷径指挥”“优先放行”^⑧。

汽车在城市交通中独一无二的行驶特权,使得汽车司机也连带着神气起来。1921年11月13日西河沿处发生一起车祸,起因是英国使馆参议克来佛的汽车司机郑奎顺驾驶过快,致使一辆马车被撞,马匹受伤。马车车主刘蕃下车与其理论,该司机异常蛮横,并踢乘马车人一脚,来往路人均感不平,巡警向司机索要执照也被强硬拒绝。事后警局判令司机赔偿马车主2元1角修理费,而英国使馆居然照会外交部并函京师警察厅,以克来佛参议没有受到礼遇,要求警方道歉并返还司机郑奎顺支付的2元1角修理费。经过半年的拉锯战,京师警察厅向克来佛参议道歉,并处分了办案巡警,但拒绝返还司机支付的赔偿费^⑨。可见汽车肇事时需要负责的司机还是能够凭借车主的社会地位规避一部分责任。

汽车作为新兴的高级交通工具,在北京的普及过程具有鲜明的阶层性。这种阶层性表现为上层

① 诵先:《曹锟作汽车广告》,《时报·图画周刊》第181期,1924年1月,第1页。

② 《京师警察厅内左四区署关于孙院长宝琦汽车碰伤陈周氏的详报》(1915年7月8日),北京市档案馆藏,档号:J181-018-04555。

③ 《京师警察厅内右四区署关于曹汝霖汽车将清道夫张德碰伤一案的报告》(1917年5月7日),北京市档案馆藏,档号:J181-018-07909。

④ 《北平市公安局关于奖励汽车行司机人报案办法及北平市政府令》(1933年11月21日),北京市档案馆藏,档号:J181-016-00059。

⑤ 《北平公用局、工务局、财政局关于对本市车辆征收养路费暂行办法的呈文市政府的训令以及财政局对其它车辆征收养路费的提案》(1947年7月28日),北京市档案馆藏,档号:J009-001-00220。

⑥ 北平市工务局编印:《北平都市计划设计资料第一集》,1947年8月,第14页。

⑦ 小的:《与友人书——报告北京近况》,《三六九画报》第7卷第6期,1941年1月,第9页。

⑧ 《北平市公安局关于整顿交通指挥及设立缓行器通告等训令》(1940年10月14日),北京市档案馆藏,档号:J183-002-29893。

⑨ 《京师警察厅关于英使馆参议汽车肇事一案给外交部函》(1921年11月14日到1922年4月22日),北京市档案馆藏,档号:J181-019-32934。

社会是最早的使用群体,市中心是集成的使用区域,官方车辆多于民间车辆等。阶层性的普及特点使得汽车享受了与众不同的行驶权,进而影响汽车行的布局和相关规则的制定与执行。

2. 一般市民的抵触情结

近代以来中国弥漫的对现代化的向往,使得北京市民对汽车的存在抱有赞美之情。但是汽车化的实现是一个长期的过程,早期的汽车化只能满足一小部分人的需求。这种现实使汽车背负了更多的社会价值,给一般市民带来了赞美之外的复杂心态。

民国早期的北京,民众概念中的汽车专指乘人小汽车,小汽车被牢牢地打上了上层社会的标签。到20世纪20年代时,北京已经出现汽车租赁行业,但与马车租赁价格差异较大,汽车仍不是中间阶层交通工具的首选。随着汽车增多、种类丰富,尤其是三四十年代逐渐兴起了公共汽车以及民营大客车,很多中层及下层民众才能够在日常生活中接触到汽车。

上海、天津等城市汽车普及速度与经济发展相连,但北京却不同。北京的中间阶层,确切地说是中上层市民和乘人小汽车的接触,往往是与政治环境的变动相连的。这种情况第一次出现于首都南迁后的萧条时期,对于这一过程,刘半农先生在1930年所作的《北旧》中曾有过详细的描述:

自从首都南迁,从前的大阔人,小阔人,大官僚,小官僚,都不免携着妻妾儿女,带着整捆整箱的金银细软,纷纷的往别处去另谋生路。但汽车之为物,既不细,又不软,带走既不能,搁着又要锈烂,不得不出于廉价卖去之一途。于是乎北平市面上,自那时起以至今日,旧汽车之廉价,决非他处人所能梦想。只须你通声风儿说是要买汽车,保管一天之内有十辆八辆开来给你看,请你试坐,价值最高的一千余元,六七百元的最普通,三四百元的也有,真要廉之又廉,据说还有一百元或八十元的!不过,这种便宜车子坐了并不见得阔气,因为式样太旧了;也并不见得舒服,因为一路不绝的糠糠糠,好像挑了一副铜匠担子和人家赛跑!^①

一些中间阶层出于虚荣去东拼西凑购买汽车,但他们在买车后对于汽油的消耗又要十分谨慎。即便是北大文学院院长胡适,在1930年左右的自用汽车,也“颇不寻常,是福特牌,可是不知道属于哪一年型的了,看形状就知道很古老的,开动的时候需要司机用一根曲尺在前面狠命的摇晃好多下子,车厢特别高,看起来好像有一点头重脚轻摇摇欲坠”^②。考虑到胡适在这一时期的身份地位以及经济收入已经超出了一般的中间阶层,却还只能每日乘坐这样破旧的汽车,至于其他凑钱买车的市民,其情况也就可想而知了。

在三四十年代中层市民拥有一辆自用汽车还十分困难,但在日常生活中乘坐汽车开始变得普遍起来,这一方面是因为汽车租赁业的兴起,另一方面源于大客车的出现。30年代北京汽车行已遍布全城,根据1937年出版的《北平旅行指南》来看,汽车的租赁价格是“一点钟一元三角,五点钟以上以一元计,包天包月电商面议”,另外万牲园、颐和园等著名景点还有固定价目表^③。邓云乡对于此时在北京租车有专门解释:“当时是经济不景气时代,钱值钱,一般生意,大多是以低于定价的数字成交的。记得当时所住大院房东、房客凡是全家出动的时候,常叫甘石桥路西快利车行的车,照例是一元一个钟头,酒钱加一。如按实际价值计算今天比例,那也是十分昂贵的。因为可值七斤猪肉钱。”^④

大客车出现后,中层市民对汽车的使用多了起来。比较常见的有在公交系统、郊区开行专门线路的民营大客车,还有一些学校为方便师生往来开行的校车。即便如此,汽车依然属于稀缺的交通工具,人们往往会为了争取汽车上的权益而挤破头皮。比如燕京大学的专驶校车中常常拥挤不堪,“没有一位尊敬师长的弟子让座”“脆弱的燕园公法‘lady first’早已出了殡”“抢座的基本条件是‘骠悍,厚颜,敏捷’。至于会点拳术(中西式都可),或会下拌子,那更是全才了。娇弱的女同学都着了慌,但也不肯示弱”^⑤。这一描述虽然带有一定成分的文学夸张色彩,但也显示出为了争夺这样一点汽车权

① 刘半农:《北旧》,徐瑞从编:《刘半农文选》,北京:人民文学出版社1986年版,第207~208页。

② 梁实秋:《关于〈胡适的汽车〉》,《雅舍杂文》,北京:文化艺术出版社1998年版,第200页。

③ 马芷岸:《北平旅行指南》,北京:经济新闻社1935年版,第281页。

④ 邓云乡:《六十年前北京人经济生活杂述》,北京燕山出版社编:《旧京人物与风情》,北京:北京燕山出版社1996年版,第187页。

⑤ 白金:《汽车的故事》,《燕京新闻》,1940年9月28日,第2版。

益,学生们已然放弃了一些原本应有的礼貌。1930年清华大学新备的校长专用大汽车遭遇了一次车祸,原因是其载人行驶时,后面忽有一辆燕大的长途空车追来,两车竞速导致追尾碰撞。所幸清华车中所载8人并无严重伤亡^①。

汽车在中层市民生活中的出现,使得这部分市民的出行半径大大扩展了。1938年颐和园的普通门票价是1元,当年4月颐和园的票价收入是7573.65元,5月是5033.35元^②。不考虑还有学生、军人等群体可以享受优惠门票等情况,颐和园这两个月平均每月有游客6000人次。具此推断,至少在1938年,已经开始有中层市民前往位于郊区的颐和园游玩。也就是说,汽车的使用使中层市民突破城墙的限制向外出游成为了可能。此外,郊区各大高校的校车,也说明汽车为高校搬离市区提供了一定的条件。

社会下层可以直接接触汽车的主要是指从事汽车服务工作的相关人员,这其中主要以汽车司机为代表。20年代汽车司机服务社会上层时,都被牢牢地定位为社会下层。例如一次小学招考新生中,一名司机的儿子最终没有被录取,因为“他是一个汽车夫的儿子,他的举动很粗鲁”,“后来审查他的一切成绩也是很坏”。记录者对此不无同情,感慨道:“你天生的开汽车的样儿只配去学开车,不要妄想什么了,教育家不会把你教训成尊贵的人!”^③30年代时,根据邓云乡的描述,“一般大宅门的司机每月工钱约为四十五元左右。同一般小学教员比,略高一些。但用司机的都是阔人,应酬多,司机车饭钱是一元,平均每天主人一个饭局,便可多收入三十元车饭钱。小学教员便不会有这样的额外收入。但小学教员是长衫阶层,和司机主人可以平起平坐。司机赚钱多,却是佣人,不能随便陪主人坐,一般还只能站着回事”^④。即司机可以获得不错的收入,却不能得到与收入相当的社会地位。不过,能够成为汽车司机,在当时大部分人眼里也是一件十分得意的事了。1941年《三六九画报》刊登了一篇征文《倘若我是个汽车夫》,文中提到路旁少年的理想时,描写到:“倘若我是个汽车夫,那我将有一辆40年的‘道济’坐着,我可以自由驾驶着,开到大街上去兜风,由窗户向外看,看看那步行着的人,脸上羡慕的面容,自己不知要如何的快乐,并且要详细看看它的开关零(灵)活不,几个汽缸(缸)?还要亲自动手修理——对了!修理!我还要穿上那件油污的衣裳呢!”^⑤

一些无法直接接触汽车的下层民众,基本只能忍受汽车带来的各种不便与危害了。30年代时有人明确指出:“像这样非科学化的都市,非科学化的市民,往来行驶着二千七百余台龙飞虎跃般的汽车。优越阶级而不惯守法的人坐着,轧伤、撞死的不幸消息差不多是日有所闻。”“百五十万市民中,多少人享受了汽车的方便?多少人忍受着汽车的危害?好天呢,汽车过处,残留下烟尘十丈,语政未到完善的时候,无法可以解救。雨天呢,汽车还是飞般的跑,把泥水压迫的两面扫射,行人退避不及,免不掉污衣沾履。”^⑥当时流行着一句俗语是“山上的老虎厉害,平地的汽车厉害”^⑦,因此汽车又添了一个“市虎”的称号。

与上层社会不同,中、下层市民对待汽车的态度要复杂很多。富裕一些的中层市民希望借助购买二手车、租赁汽车等方式享受汽车带来的便利,但是虚荣心使一些人会选择超出自己能力的消费方式。中层市民是大客车的主要使用群体,有限的座位使得他们在使用过程中已经无法维持体面。下层市民则完全置身于这场汽车权益争夺之外,只能心怀厌恶但又欣羡地旁观飞驰的汽车。司机作为其中的特殊群体,享受着汽车带来的物质便利,却无法改变自己的社会地位。

① 《汽车遇险》,《清华周刊》第34卷第4期,1930年11月,第65页。

② 《北京特别市公署关于呈送统计资料简报表的训令及管理颐和园事务所民国二十六年至二十七年月份统计资料简报表》(1938年12月),北京市档案馆藏,档号:J021-001-00992。

③ 品青:《天生开汽车的样儿》,《北京孔德学校旬刊》第11期,1925年9月,第1~3页。

④ 邓云乡:《六十年前北京人经济生活杂述》,北京燕山出版社编:《旧京人物与风情》,第187页。

⑤ 野鲁:《倘若我是个汽车夫》,《三六九画报》第12卷第4期,1941年11月,第16页。

⑥ 今吾:《平市汽车取缔上之意见》,《市政评论》第1卷第1期,1934年1月,第148~150页。

⑦ 李生兰:《汽车——平地老虎》,《教育短波》1934年第6期,第11页。

3. 汽车带来的社会心理效应与新风尚

像其他技术进步的产物一样,汽车既让人们享受到了便捷,也给人们带来了新的问题。汽车的好处与它带来的问题,是被不同阶层享受与承担的,显贵们沉醉于汽车的便利时,一般民众表现出极其矛盾的社会心理。在这种矛盾的心理下,北京围绕汽车形成了一系列新的社会风尚。

汽车使用的显著阶层性,使得它在民国时期被贴上了鲜明的社会标签。“阔人与汽车!这里面的连带关系,是三岁的小孩子都能明白的。汽车非阔人不能坐,阔人非汽车不能显其阔。”^①而“阔人”这个词,并不是一个中性词汇,其中隐含的贬义色彩足以让知识分子撰文批判。1919年陈独秀所作的《北京十大特色》中,有两个特色与汽车有关:“……(3)汽车在很狭的街上人丛里横冲直撞,巡警不加拦阻。(4)高级军官不骑马,却坐着汽车飞跑,好像是开往前敌。”^②20年代,也有人描述过对汽车态度的变化。初识汽车时,以为“汽车的发明全然是为交通的便利”“至多不过再加上阔绰的炫耀而已”;在北京住了两年后,开始“承认坐汽车的人不但享受交通的便利与生活的安乐的利益,并且同时也就可以威风凛凛,对于行人真可称为一世之雄”,“甚至车上再站几位穿灰色衣服,背盒子枪的护卫,这更是无人敢不‘望风而靡’了。有时街中的巡警见了汽车一来,也好像吓得心弦一紧,恨不能一皮鞭把这些阻碍‘老爷大人们’的洋车夫贬到无人的境地”^③。即便讽刺至此,20年代末首都南迁带来的汽车处理浪潮还是吸引了很多人。“在这种状况之下,自然大家都要过过汽车瘾(特别声明:我并没有说过过阔人瘾)。我们朋友中,从前同是两轮阶级,现在升做四轮阶级的也不少,有时同上什么地方去,承他们的情邀我同坐,我也就乐得大揩而特揩其油!”^④而一般市民更容易对汽车主生出艳羡,1942年的《北京漫画》有过生动的描画,内容是汽车乘坐人在面对自己撞倒的自行车路人时趾高气昂,旁边围观民众的旁白是:“他并没有挡道,这未免……”“无论如何,总还是汽车神气!”^⑤

汽车给一般民众带来的社会心理效应,使得汽车超出了交通工具的范畴而被赋予了更为丰富的文化色彩,并形成了新的社会风尚,在一些领域改变了人们的交往方式。比如在街头政治活动中,常见的一种表现形式是汽车演讲,无论是1925年五卅运动时期北京学生组织汽车演讲队^⑥,还是1928年为了庆祝双十节北京工界所举办的汽车游行演说^⑦,亦或是市政机关在举办戒毒运动时都会“特备大汽车一架,上贴标语图画等等伴以军乐游行全市”^⑧,举办者选用汽车作为宣传舞台,不仅是看中了汽车的便捷性,应该也考虑到了汽车作为社会符号对一般民众的吸引力。

作为一个社会符号,汽车还象征着能力与体面,这一时期一些富贵家庭的聘礼单上开始出现了汽车^⑨。街头劝募助学的学生显然也十分清楚这些汽车拥有者想要维持的尊贵与体面,所以学生助学委员会在街头募捐时,看到汽车过来会有三五人上前阻拦,请坐汽车的人买“助学章”“助学糖”“助学纸”“助学肥皂”“坐汽车的先生们,也就只好挖一挖腰包,算是花点买路钱,然后才能气愤愤的‘突围’走开”^⑩。

显著的阶层性,使得北京围绕汽车产生的新的社会文化、社会风尚带有鲜明的特色。与一般新事物的出现不同,知识分子在面对汽车时,除了歌颂技术进步,更多的是讽刺汽车使用者的傲慢。这是因为汽车作为技术进步的产物,在北京的使用被附加了浓厚的传统色彩——显著的阶层性容易使刚刚步入新时代的知识分子回忆起旧时代的社会风貌来。所以人们在面对汽车时不免生出复杂的情

①④ 刘半农:《北旧》,徐瑞从编:《刘半农文选》,第207页。

② 陈独秀:《北京十大特色》,生活·读书·新知三联书店编:《陈独秀文章选编》上,北京:生活·读书·新知三联书店1984年版,第418页。

③ 俞廷:《汽车的威风》,《晨报副刊》,1924年7月24日,第3版。

⑤ 经羽:《画图》,《北京漫画》第3卷第8期,1942年8月,第7页。

⑥ 上海社会科学院历史研究所编:《五卅运动史料》第3卷,上海:上海人民出版社2005年版,第7页。

⑦ 《北平之庆祝双十节:北平工界作汽车游行演说》,《图画时报》第506期,1928年10月,第2版。

⑧ 《北平市之戒毒运动》,《卫生月刊》第2卷第9—10期,1936年12月,第1页。

⑨ 《学生漫画:你别要求嫁给我》,《北京漫画》第3卷第3期,1942年3月,第16页。

⑩ 伊波:《学生群“突击”汽车》,《论语》第137期,1947年9月,第22页。

绪,或图之便利,或为之虚荣,或恨之恣意行驶。但总的来说,新的社会风尚还是使越来越多的人希望能够在其中获益一二。

四 结 语

在传统观念的影响下,北京的保守势力顽固,城市守旧氛围浓厚。与其他西方外来文明的遭遇一样,由于慈禧太后等统治上层的厌弃,汽车刚传入时并未在北京受到欢迎。但是不同于政治制度、经济关系等意识形态层面的鸿沟,汽车作为物质文明对一般市民存在一种潜移默化的作用。尤其是东交民巷在清末已经成为北京市民观察西方文明的一个窗口,西式的建筑、整洁的马路、明亮的路灯以及飞驰的汽车,逐渐在市民心中留下深刻的印象。于是在城市布局、市民生活、市政管理和社会文化等社会体系的不断调整中,汽车与城市社会相互影响,并逐渐被城市社会内化其中。

在北京,相当一部分人的活动范围大多集中于自家附近的一些街区,除运送大宗货物外,基本的日常需求大都可以依靠步行解决,所以清代北京没有纵贯东西南北的主干道。民国时期马路拓宽展长的原因很多,但是汽车在其中的推动作用非常显著。汽车的使用对马路条件提出了更高的要求,不仅路面经历了从土路到石碴路到沥青路的升级,道路在城市空间中所占的比重也日益增多,贯通全城的干道随之出现,而且逐渐突破城墙向城外拓展。传统北京以城墙为界的内外城格局,在汽车车轮的滚动下渐生变化。与此同时,郊区的旅游业也因汽车的出现日益兴盛。在公共汽车开行之前,民间汽车行就已经开行了前往西郊的大客车路线;1935年公共汽车“第五路(东华门至香山)行驶以来,营业收入培(倍)极旺盛,平均收入约一百二十五元之谱,尤以星期六与星期日乘客更形拥挤,管理处已决定增加车辆,以应郊游者之需”^①。汽车的使用使拥有丰富的人文和自然景观的西郊,逐渐成为休闲游乐的区域。这是北京开始产生现代城市功能区的表征之一。

在这种情况下,市民生活和市政管理也出现了改变。“妙峰山在平西北六十里,汽车约走两小时”^②,汽车行进的时间开始成为市民衡量城市空间的新指标。市民生活的半径大大扩展,尤其是工作的位置不再局限于步行可到的范围,他们可以离开自己的居住地实现日常的市内迁移。在某种程度上,汽车的使用催生了近代职业群体的出现。与此同时,日常生活中频繁地出行,相应地带来了交通量的增大,道路拥堵和车辆肇事作为几乎无可避免的副产品随之出现。汽车的增多还要求城市道路持续展拓、停车空间不断扩充,并开始侵占慢行交通道路,给市民的日常生活带来许多不便和安全隐患。与汽车相伴而生的这些城市问题,使得市政当局不断制订并调整相应的管理规则,以维持交通与社会秩序的正常运行。

汽车在来到北京之后,也被赋予了新的文化含义。市民文化的形成往往是承袭更早的文化或者吸纳其他文化,民国时期北京的汽车文化,就经历了这样的杂糅。汽车初来时,市政当局缺乏管理现代交通工具的经验,东交民巷成为他们的主要参考。此外,北京围绕汽车形成的社会关系和风俗习惯则完全不同于西方汽车文明。在美国,汽车内含“自由、权利、自主、机动、重要和冒险”的精神,这一方面是由美国的价值观所决定的,另一方面也同汽车工业在美国的发展相关,1913年美国注册的汽车数量已达1 258 060辆^③。但是民国时期北京处于前工业时代,对汽车还未形成大规模的刚性需求,加之汽车工业和汽油供给体系尚未形成,使得北京的汽车消费整体上还处于一种奢侈品的状态,汽车化程度相当有限。这种社会现实使得汽车消费超出了物质消费和社会活动的范畴,被附加了许多心理消费的价值——因为汽车带来的不仅仅是出行的便利,还有其背后的一系列社会符号价值,包括名誉、地位和特权等。

需要指出的是,汽车的应用同时还促进了北京市民出行方式的商业化,对平等观念深入人心有一定推动。车、轿在北京作为高级出行工具时,按照品级高低有明确区分。而汽车,除行政官员使用外,

① 《公共汽车营业旺盛》,《市政评论》第3卷第18期,1935年9月,第23页。

② 蒋恩钿:《妙峰山进香》,茅盾主编:《中国的一日》,上海:生活书店1936年版,第389页。

③ 潜旭明:《美国的国际能源战略研究:一种能源地缘政治学的分析》,上海:复旦大学出版社2013年版,第105页。

民众完全可以根据个人的财力购得或者租赁使用。虽然汽车的档次也因支付能力的强弱有所差别,但是无法跨越的等级界限已经消除。除此之外,高级交通工具在传统北京城中被赋予的出行特权,在这一阶段已经不被市民理所当然地接受了。汽车在实际运行中享受到的特权,不仅不像过去那样受到制度维护,还会受到知识分子和一般民众的抨击。

总的来说,民国时期北京的汽车化,不仅让市民亲身体会到了现代化的物质变革,也给城市带来了观念上的冲击,人们在赞美这个新事物的同时也厌恶它给城市带来的种种弊端。新事物的出现与成长尽管需要经历一个很长的时期,却是一个无法阻挡的历史潮流,所以 20 世纪初北京开启的汽车化在此后日益推进。

收稿日期 2019-01-20

作者贾迪,历史学博士,大连理工大学马克思主义学院讲师。辽宁,大连,116024。

Research on the Motorization Process of Beijing during the Republic of China

Jia Di

Abstract: With the propagation of modern western traffic civilization, Beijing initiated the process of motorization in the period of the Republic of China. During this process, the development of automobiles in Beijing took on the characteristics of gradual increase in quantity, rising vehicle performance and constant extension of applications. Moreover, the automobile market and industry system were preliminarily established. In order to regulate the management of automobiles, the municipal government formulated and constantly adjusted the relevant tax policies as well as the administrative regulations. Nevertheless, a lot of problems regarding the automobile management emerged since the governing capacity of the unstable and inexperienced municipality was quite weak. Meanwhile, the daily lives of ordinary citizens started to change owing to motorization. The travel convenience was improved and the travel radius was expanded for the middle and upper classes, while the traffic space of underclass was significantly compressed. Due to the particular travel privilege of automobiles, different social stratum held different attitudes toward automobiles, and a series of new trends started to form in society.

Keywords: the Republic of China period; motorization of Beijing; automobile management

【责任编辑 张秀丽】