

民国时骑自行车 不带“驾照”要被罚款

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。

许多人可能想象不到，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。

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 清末时售价80块银元，可分期付款

虽然传入很早，但自行车在最初几十年里始终没有流行起来。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商行。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块银元的自行车“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。若一次付清，每辆只要75块银元”。

方便又快捷 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年~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，南京专卖自行车的商家只有同昌车行，另外德泰昌、袁丰号和五金商兼营自行车。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日商三星洋行代订的。

开办训练班 能玩特技的自行车专家担任教练

自行车渐渐多了起来，除了能用，还要能玩。当时，南京中央国术馆就有专门的车处，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耍酷的小伙子没两样。

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车技和独轮车。李成斌能将自行车前后轮轮换着跳跃，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。”

民国时骑自行车若干规定

- 车件应完备。
- 车上应安置手铃。
- 一车不准两人共乘。
- 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。
- 自己用的自行车不得出租或私自营业。
- 自行车车主搬离原址，应在5日内向市政府工务局报告。
- 自行车和汽车一样，是有牌照的，不挂牌照不能上路行驶。
- 车辆行驶时须携带“驾照”以备查验。



自行车竞赛 民国时南京多次举办 吸引许多人参加

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年第三届比赛的简章中专门提出：南京各界人士均可以参加，但只限男性。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，有报纸对该比赛进行了报道：“励志社主办之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，折回励志社门前，全程一万三千公里，张国泰以29分35秒之优异成绩，荣膺冠军，且打破上届纪录。”

交通管理规则 自行车车主搬家要上报

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资料显示，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）前后轮至少须装置一个制动器，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，应该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到自行车上的，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，其中自行车车主将被处1元罚金。

（据《现代快报》）

