

趣说民国广州单车： 工薪阶层买一辆需三个月工资

1、给交警配发单车，用以追捕肇事汽车

自行车在民国时期有很多别称。

抗战时，《大公报》出过一期《自行车专页》，刊有这么一段话：

自行车，又名“自由车”，《辞源》上叫“自转车”，习俗叫做“脚踏车”，还有人颠倒过来叫“踏脚车”，北方又叫“钢丝车”。其中最不合理的要算叫钢丝车，其不合理与北方叫人力车为“胶皮”一样。自行车、自转车与自由车亦名实不符，最相称的还是脚踏车，但踏脚车又似费解了。

到了广州，自行车又叫“脚踏单车”，简称“单车”。如1930年7月广州市公安局发布公报称：

那时汽车时有伤毙人命之事，其中能将司机捕获惩办者固多，而被司机乘机逃脱者亦时有所闻。此虽截车之法尚有未周，而警察跑步追车亦极困难之事。故除已积极筹划截捕汽车善法外，昨并通飭各区，对于交通警察，授以驾驶单车技能，将来拟置各脚踏单车多辆，发给各交通警察，以备追捕汽车之用。

市区汽车多，常出车祸，肇事司机多驾车逃逸，交警凭两条腿去追，肯定追不上，所以局里决定给交警配发单车，让交警骑着自行车追捕肇事汽车。

1931年初夏，广州市公安局果真将计划付诸实施，给交警配了自行车，不过不是每人一辆，而是每三人一辆。为什么不能增加到每人一辆呢？因为那时候的自行车比较贵，无论是买车还是养车，都要花很多钱。

抗战初期，广州市区中学生选用的国语教材上有一篇文章，讲的是菲律宾华人小学生朴兴桥捐款抗日的故事。朴兴桥说：“我在学校里当童子军，想买一辆单车，可是家里穷，一下子拿不出那么多钱，于是每天把零食钱放到一个竹筒里，攒了整整三年，终于可以买一辆三十五块钱的单车了。现在日本人打我的同胞，我决定不买了，把这些钱送到中国打日本人！”

三十五块钱可不是小数目，日军侵入菲律宾前夕，普通店员月薪才九块钱，不吃不喝攒小半年工资，仅够买一辆自行车。

上海沦陷时，一部全新自行车七百多块，那时工人的工资有多高呢？平均两百多块（日伪政府发行的中债券）一个月。换句话说，对工薪阶层而言，买全新自行车需要积攒三个多月工资，买二手自行车也需要积攒两个多月工资。

老作家流沙河先生在其大作《为成都人叫魂》当中回忆说，抗战前一辆单车在成都要卖一百五十块大洋，是一个壮年劳力三年的工钱，相当于一个中学特级教师五个月的工资。

所以对那时候的中国普通百姓来说，花一百多块大洋买辆自行车，绝对是一笔不菲的开支，绝对是一次相当奢侈的消费。

鉴于自行车如此昂贵，所以普通市民在拥有了一辆自行车之

后，会把它当成宝贝一样看待，万一哪天被小偷顺走，那简直就像天塌了一样。

民国报纸上刊登过一则市井新闻：某小偷正偷一辆非常破旧的自行车，被车主阿唐抓住了，阿唐发了疯似地打他，差点儿把他打死。一辆破自行车而已，至于吗？原来阿唐是一个报贩，每天凌晨都要骑车赶到报社领报纸，自行车就是他的饭碗，而这辆自行车是他借高利贷买下来的，欠债还没还清，真被偷走的话，阿唐只有跳河了。

2、1949年前，生产单车的关键零件需进口

事实上，无论是从购买的难度上讲，还是从拥有的数量上看，民国时期的单车都比今天的汽车贵重。

论购买难度，现在工薪家庭买一辆国产入门轿车就跟玩似的，而民国时期却没有完全国产的自行车。截至1949年，即使是在自行车制造工业最为发达的上海，也没有一家车厂造得出齿轮、牙盘等关键零件，大家只能生产车架、车把、链条、鞍座、脚踏、辐条，核心部件仍需从美国进口，然后再配以国产零件，组装成一辆号称“国货”的自行车。正是因为不能完全国产，所以售价昂贵：一辆普通自行车的售价相当于一个苦力三年的工资、一个工人两年的工资、一个技师一年的工资、一个中学高级教师半年的工资。

乍听上去，民国时期的单车好像并不算特别贵——现代白领攒几年工资可以买一部汽车，民国苦力攒几年工资可以买一部自行车，差不多嘛！其实不然，因为民国工薪阶层的绝大多数收入都要拿来维持最基本的生活开支，不欠债就等于祖上烧高香了，再想攒钱难比登天。等买过了口粮、交过了房租，就不太可能攒钱买自行车了。另外还有一个因素：咱们现代人买汽车可以分期付款，民国人买自行车则享受不到这一便利，所以购买难度要更大一些。

再从拥有数量上看，现在一线城市即使做不到常住居民每家每户一辆汽车，或许也达到了几户一辆的水平。而民国时期呢？

截至1936年，广州市区常住人口一百二十万，自行车不到七千辆，将近每二百人拥有一辆车；上海市区常住人口一百六十万（如果计入农民工则在三百万人以上），自行车一万二千辆，平均每百三十多个人拥有一辆车。

由此可见，民国的单车比今天的汽车还要稀缺得多。稀缺到什么地步呢？1930年，一个在北京做保姆的女士回到老家河北，向她的老姐妹吹嘘她在京城见到了自行车：“两脚一动，那个轱辘就会转，好像是画儿上的那个哪。”老姐妹听了两眼发直，直念阿弥陀佛。可见内地省份很多人从来没见过自行车，遑论购买。

3、买单车要办牌照，拥有者被划归到富人的圈子

由于单车的昂贵和稀缺，所

以买单车的人也就被政府划归到了富人的圈子，所以政府要通过向单车征收捐税的形式“劫富济贫”。1931年，广州市公用局发布公告如下：

本市自用及营业脚踏单车二十年牌、照，由今日起开始换领。仰各单车车主一体知悉，务于本年四月一日起至月底止，依期驾车来局，听候查验，照章缴费，换领二十一年牌、照，方准行驶。一经逾期，定必照章执行处罚。幸勿违延，切切此布。

通过这份公告可以看出，那时候的单车跟汽车一样要办理车牌和驾照，一样要去车辆管理部门办理年审。如果没有车牌和驾照，如果没有通过年检，是不准上路行驶的。要是你非要上路呢？被交警逮到一定罚钱。

1942年，上海伪政府出台《取缔脚踏车暂行罚则》，明确规定了单车无牌照上路的处罚细则：

已领号牌而未钉挂者，罚国币五元；

已领执照而未携带者，罚国币五元；

牌照全无者，罚国币十元，仍须至公用局登记，领取牌、照，并向财政局缴捐后方准行驶；

借用他人牌、照，蒙混行驶者，罚国币十元，并将所借牌、照没收，仍须至公用局登记，领取牌、照，并向财政局缴捐后方准行驶；

行车执照与号牌号数不符者，罚国币五元；

伪造牌、照者，将原车没收，车主依法究办。

此处所谓“号牌”，即经政府编号的车牌。此处所谓“执照”，即今日所说驾照。自从新中国成立以后，自行车上路就无需驾照，只需登记上牌或在车身上打一处钢印编号。到了今天，连登记上牌和打钢印的政策也都完全取消了，随便从哪家买一辆自行车，随时可以上路行驶。可是民国时期既要车牌，又要驾照，两者缺一，就要罚款，如果伪造车牌和驾照，甚至还有可能被交警没收车辆。

办牌照当然要花钱，1930年广州市政府规定：“单车号数牌每年更换一次，收银五角（毫洋）……行车执照收银三元（毫洋）。”每年审车时换发一次车牌，每次收毫洋五角。自行车驾照则只需申领一次，办理费用是毫洋三元。

4、拥有单车者要定期缴纳车捐，类似于现在的车船税

除了车牌费和驾照费，民国自行车的车主还要定期缴纳车捐，类似于现在的车船税。

现在汽车的车船税是全国统一的，只要车辆类型相同，无论在哪个城市，缴费数目是一样的。而民国车捐则是一个城市一个标准。

据1930年《北平特别市脚踏车管理规则》：“每辆每年纳捐一元（大洋）。”一年缴一块大洋。

据1929年《上海特别市脚踏车管理规则》：“每年每辆纳捐二元（大洋）。”一年缴两块大洋。

据1930年《青岛特别市脚踏车管理及征收车捐暂行规则》：“自用脚踏车每期捐洋六角，营业脚踏车每期捐洋一元。”这里一期指的是一个季度，家庭自用单车每



民国时期中国最通行的自行车款式

季度缴纳大洋六角，等于一年缴纳大洋两块四角。如果是出租性质的单车，则每季度缴纳一元，一年缴纳四元。

据1932年建设委员会浙江经济所整理成书的《杭州市经济调查》（上编）：“脚踏车捐于七月开始征收，每辆每季纳捐五角（大洋）。”每季度缴纳大洋五角，每年缴纳大洋二元。

广州市政府则是这样收缴车捐的：“营业单车每月纳捐二元（毫洋），自用单车每季纳捐三元。”出租用的自行车每月缴纳毫洋两块，非营业自行车每季度缴纳毫洋三块。一季三块，一年就是十二块，按毫洋与大洋汇率，一块四角毫洋兑换一块大洋，所以十二块毫洋等于大洋八块多，所以广州单车的车捐非常之高。

为什么广州把车捐定这么高？一是因为当时广州经济发达，广州人相对有钱；二是因为广州市政与文化教育事业稳居全国首位，必须开征足够多的税种和足够高的税费，才能弥补市政支出和文教支出所造成的财政缺口。

5、为何广州车主要把车牌钉在车轮的辐条上

最后我们来看看民国人将车牌钉在自行车的哪个部位。

1935年第60期《四川省政府公报》载：“自用及营业脚踏车领到号牌后，须钉挂于车前柱与横柱交叉处，以便稽查。”把车牌钉在车座前方，车把后方的位置，不容易丢失。

1930年，青岛规定：“公用局发给之号牌须钉于后车轮支架之右方。”为什么要把车牌钉在后轮支架的右方呢？因为国民政府规定全国人民靠左行驶（抗战胜利后又要求靠右行驶），车牌钉到右边，才能让站在街道中间执勤的交警看见。

1932年，济南市则规定：“号牌须钉在后座后面。”这跟现在汽车牌照和摩托车牌照所钉的位置是一样的。

那么广州单车的车牌又钉在哪个位置呢？

当时广州单车的车主习惯把车牌钉在车轮的辐条之上，这样做有一个“好处”：车轮转动，车牌也跟着飞转，当你违章的时候，交警只要抓不住你，就没有办法抄牌开罚单。

相关链接：

民国影星缘何热衷骑单车

民国年间，普通市民把自行车当成重要财产，有时候就连电影明星

星也把自行车当成了自己的宝贝疙瘩。

1941年第88期《青青电影日报》刊登明星丢车八卦一则：

周起进进出出，总是用着他的一辆脚踏车，在马路上海风电掣的，一忽儿来，一忽儿去，因此电车、公共汽车浑然与他无关。有一天，周起从家里出来到公司里去，忽然发觉脚踏车不见了。周起对于这脚踏车好像是朋友一样，一旦遗失，好不伤心。他四处找寻，总不得要领，于是只好听天由命。不料过一会儿去看看，这辆脚踏车仍好好的放在原处，这一来一去，真像变戏法一样。后来有一个朋友来向周起说：“刚才借你的车，没有通知你，你找苦了吗？”周起才知道是这位仁兄借去的，并没有鬼祟作怪。

周起是民国时代电影大腕，曾经出演影片四十多部，还跟周璇共演过一部《三笑》。在1941年，他出演一部电影的片酬已经高达十万元（法币），就他个人财富而言，自行车绝对不是珍贵物品。可他骑惯了这辆自行车，于是这辆车也就成了他的“爱车”，在他心目中也变得贵重起来。

有的朋友可能会问：民国时期并不是没有汽车，周起干嘛不直接买汽车，非要骑辆自行车“在马路上海风电掣”呢？

民国明星确实有买汽车的，梅兰芳买过，胡蝶也买过，但是到了后来，他们的小汽车就不灵了。为啥？因为正闹世界大战，全球都闹油荒，尚未出产石油的中国尤其甚。从1941年到1945年这几年，国统区的国民政府和沦陷区的日伪政府都在限油，加油站供油量有限，私家车加油凭证，当局号召“油改气”、“油改煤”，甚至要求车主用豆油和桐油来代替汽油和柴油。公共汽车和长途汽车都改成了木炭汽车。

因为油荒，所以明星们的汽车就来之高阁了，电影界里四轮变两轮之风盛极一时。1943年《申报》有一则新闻的题目叫做“男女明星的脚踏车热”：

周璇花七百多块（中债券）买了一辆新车，结果，学车跌断了脚踝骨；陈云裳花四百多块买了一辆七八成新的二手车；陈娟娟的奶婆禁止娟娟在夜里踏脚踏车；刘琼也骑了一辆车子凑热闹……因为明星们不便乘公共车子，所以三十六着，还是自备两轮车子为上乘的了。备一部包车，要用一个车夫，实在吃勿消，因此自由车威风了起来。（李开周）

据《羊城晚报》