

什么?! 民国就有“霸座男”?

前些日子,媒体上接二连三闹出几条“高铁霸座”的新闻,什么“霸座哥”“霸座姐”“霸座婶”“霸座大爷”……从男到女,从中年到老年,各个年龄段不守规矩的奇葩乘客都齐了。今天我们不说新闻,只说旧闻,且让我们回到半个世纪以前的民国时代,看看那时候的霸座旅客是什么嘴脸。
□据《北京青年报》



1932年的天津火车站,乘客很多,座位很少,连车顶上也都坐满了人。



20世纪30年代停靠在站台上的沪平通车

人多座少 谁抢到算谁的

民国时代当然没有高铁,但普通火车还是有的,当时作家笔下,不乏对“霸座男”的描写。

1940年7月,出生于北京的女作家潘柳黛坐火车去南京,她买了一张二等车票,相当于现在的硬座。说是硬座,实际上根本没有座儿,潘柳黛上午9:00从北京东站的火车,一直到第二天晚上8:00这趟列车抵达苏州,她竟然站了两个白天零一夜!从苏州换乘另一趟列车去南京时(当时北京与南京之间没有直达列车),才找到一个座位。

潘柳黛为啥要在火车上站那么长时间?一是因为乘客太多,很多人都没座儿;二是因为霸座的太多,刚有一个座位空出来,立马就有几个勇猛的壮汉冲过去抢,谁抢到手算是谁的,潘柳黛一个年轻弱女子,怎么抢得过人家呢?

现在高铁有一等座和二等座之分,民国火车则有头等车、二等车、三等车和睡车之分。“睡车”就是卧铺车厢,头等车就是商务车厢,二等车和三等车是普通车厢。商务车厢每排两个座位,普通车厢每排四到六个座位,乘坐同一趟列车,商务车厢的票价明显比普通车厢贵出一大截。

以1922年11月北洋政府交通部路政司营业科印发的《中华国有铁路客运输通则》为例,“每经行一百公里,头等车厢收六角,二等车厢收三角,三等车厢收一角五分。”也就是说,按照一百公里的行驶里程计算票价,头等车厢每人收费大洋六毛,二等车厢每人收费大洋三毛,三等车厢每人收费大洋一毛五。

每年春节前后,从京津到河北的火车还会加挂四等车厢,这种车厢没有正规的座位,一般只在靠车厢四壁的位置摆放几条长长的木凳,中间空地上堆放行李,也可以站人,票价非常优惠,平均每百公里收费几分(银元,折合铜板几十文),主要供农民工乘坐,俗称“小工车厢”。

平常时节的火车,没有小工车厢,只有商务车厢和普通车厢。商务车厢太贵,一般人坐不起,绝大多数乘客都挤到二等车厢和三等车厢里,座位当然紧张得多。



1949年乘火车出逃的上海市民

霸座现象普遍 丰子恺撰文吐槽

1929年5月,鲁迅从上海去北京看望母亲,他先乘沪宁列车到南京,下火车,乘船过江,再换乘平浦列车到北京。在沪宁列车的二等车厢里,他老人家整整站了九个小时。换乘平浦列车后,又是没座,不得已,他花大钱补到一张卧铺票,去“睡车”车厢里过了一晚。要知道,当时卧铺票非常贵,通常要花两到三块大洋(相当于鲁迅家保姆一个月的工资),才能补到一张卧铺票,而且只能在里面休息一个晚上,超过一晚还要再花两到三块大洋,普通人根本坐不起。

头等车厢贵,卧铺车厢更贵,乘客们买到二等或者三等车厢的车票,票面上竟然还不印刷座号!所以抢座和霸座就不可避免了——大家车票上都没座号,凭什么你能坐,我不能坐?我好不容易坐到这儿了,凭什么让我挪走?

1935年3月26日,丰子恺在一篇文章里绘声绘色地刻画了普通车厢里不良乘客霸座的现象,请允许我抄录如下:

同是买一张票的,有的人老实不客气地躺着,一人占有了五六个人的位置,看到找寻座位的人来了,把头向着里,故作新声,或者装作病人,或者举手指点那边,对他们说:“前面很空,前面很空。”和平谦虚的乡下人大概会听他的话,让他安睡,背着行李向他所指点的前面去另找“很空”的位置。

有的人教行李分占了自己左右的两个位置,当作自己的卫队。若是方皮箱,又可当作自己的茶几,看见找座位的人来了,拼命埋头看报,对方倘不客气地向他提出:“对不起先生,请你的箱子放在上面了,大家坐坐!”他会指着远处打官话拒绝他:“那边也好坐,你为什么一定要坐在这里?”说过管自看报了。和平谦让的乡下人大概不再请求,让他坐在行李的护卫中看报,抱着孩子向他指点的那边去找“好坐”的地方了。

有的人没有行李,把身子扭过来,教一个屁股和一只大腿占据了两个人的座位,而悠闲地凭在窗中吸烟。他把大乌龟壳似的一个背部向着他的右邻,而用一只横着的左大腿来拒远他的左邻。

还有一种人,不取大腿的策略,而把一册书和一个帽子放在自己身旁的座位上,找座位的人倘来请他拿开,就回答说:“这里有人。”

和平谦让的乡下人找不到座位,就把行李放在门口,自己坐在行李上。查票的来了,不干涉躺着的人,以及用大腿或帽子占座位的人,却埋怨坐在行李上的人和抱着小孩扶着老人站在WC门口的人阻碍走路。

车票不印座号 管理也不严格

这些霸座男之所以敢于一个人占据好几个座位,首先当然是因为他们素质太差,其次则是因为列车服务人员管理松懈,霸座者得不到应有的惩罚。当然,票面上不印座号也是一个重要原因,假如每人车票上都有座号,霸座的人也不至于那么理直气壮。

车票上为什么不印座号呢?因为技术不允许。您想啊,民国时代又没有电脑,乘客们上上下下,售票人员永远搞不清每个车厢每个座位的实时状态,你把座号印上去,那不是逼着这趟乘客跟上一趟还没下车的乘客打架吗?

事实上,即使到了新中国成立后的五六十年代,火车票上也没有座号,只是对乘客的管理上要比民国时代严格得多,霸座者不敢那么嚣张而已。

按照现在的道德规范,年轻人要给老人让座。其实民国时代也是一样,1938年出版的《最新北平指南》第五编有写:“遇有女客及年老之人无座位者,宜让座位。”但是,火车上极少有人让座,因为车速很慢,旅途很长,一旦让出座位,自己就得长时间站着,从北京到上海,站几天几夜是常有的事。

1920年1月,鲁迅从绍兴回北京,由于没有直达列车,他先从绍兴坐船去杭州,再从杭州坐火车去上海,再从上海坐火车去南京,然后从南京下关坐船过江,从浦口坐火车去天津,最后再从天津坐火车到北京。他是1月24日下午从绍兴老家出发的,1月29日下午才抵达北京,路上总共花了五天零五夜,这要是全程无座的话,腿都得站废了。

为降低成本 小工车厢竟然是敞篷

前文说过,春节前后从北京到河北各地的列车上会加挂专供农民工乘坐的小工车厢,这种车厢非常简陋,座位极少,乘客要么站着,要么席地而坐。最要命的是,这种车厢一般都是敞篷的,寒风呼啸着灌进去,雪花飘飘洒洒地落到乘客头上,要多受罪有多受罪。

为啥要把车厢搞成敞篷呢?因为铁路局为了降低成本,将榆木和槐木锯成板材,拼成车厢,挖出窗口,装上轮子,往车头后面一挂,就可以坐人了。民国的火车头基本上全是蒸汽机车,行驶时噪音极大,震动强烈,上有灰烟火星,下有水点白汽,团团白雾和滚滚黑烟向后飘散,离车头越近的车厢越容易受污染,所以小工车厢要挂在最前面,三等车厢、二等车厢和头等车厢依次靠后。

既然小工车厢用木料制造,又紧靠车头,假如车头溅出火星,很容易溅到车厢里,这时车厢有可能起火,把车厢里的乘客烧死。就算车头没有火星飞溅出来,小工车厢里某些素质不高的乘客也可能乱扔烟头(当时除头等车厢外均禁止乘客吸烟,而且也没有专设的吸烟区),自己引起火灾。

这可绝非危言耸听。

1924年2月,一列从北京开往沈阳的火车上,因为三等车厢里一个乘客点过烟之后顺手扔掉了还在点燃的火柴,火柴燃着他身边熟睡的乘客的棉袍,棉袍又引燃了座位下面的木板,车厢之内登时浓烟滚滚,乘客们东奔西逃,互相践踏,十七个人被踩死,二十二人被烧死……

为了降低火灾造成的危害,“聪明”的铁路局将一部分三四等车厢去了顶棚,改造成敞篷火车,这样即使失了火,乘客也能呼吸到空气,而不至于很快窒息而死。

敞篷火车的“好处”不止于此,它还能进一步降低制造成本(由于不要顶棚,生产车厢时可以用少一块木板),以及在逼仄的车厢里塞进更多的乘客(反正上面有空气进入,不用担心乘客被憋死)。