# 北京铛铛车有什么历史?铛铛车开通时为什么受阻?

来源：网络收集 更新时间：2022-07-08

*可能铛铛车这个名字，很多人并没有听说过，但是你一定记得在一些民国剧当中，出现在街道上那种类似公交车，但是有轨道，而且行动的时候有铛铛的声音的车子吧?那种就是今天要说的铛铛车。我们知道，清政府的腐朽落后*

可能铛铛车这个名字，很多人并没有听说过，但是你一定记得在一些民国剧当中，出现在街道上那种类似公交车，但是有轨道，而且行动的时候有铛铛的声音的车子吧?那种就是今天要说的铛铛车。我们知道，清政府的腐朽落后，以至于任何一种外来事物都会遭到抵制，铛铛车也是其中的一种，但你知道当时人们抵制铛铛车的理由是什么吗?

在以老北京为时代背景的电视剧中，经常出现铛铛车的身影，身量不长，模样古雅，头上牵着电线，脚下压着铁轨，走得稳重而缓慢，尤其是经过前门楼子时，那股子不慌不忙、悠哉乐哉的劲儿，颇有老北京人的气质。每次在电视屏幕上看到它们，老妈就会跟我说：“这车我坐过，车票三分钱。”

1.段祺瑞之子“打通”阻碍

很多老北京的回忆录中，关于铛铛车的起点都是“民国十三年(1924年)，北京有了有轨电车”，其实这是一种误解。北京最早的有轨电车出现在清光绪二十三年(1897年)，由外国人出资，在马家堡到永定门之间修了一条15里长的有轨电车线，并且开通行驶过，但三年后，义和团进京的时候，为了“灭洋”，把电车道扒了，电车也给砸了。直到1913年，北洋政府为解决京城的交通问题，拓宽了一些街道，从法国买了轨道和电车，从瑞士进口了发电设备，从德国买了变电设备，又从美国进口了修理设备，这么连拼带凑，终于在1924年成立了国营电车公司，并于当年12月开通了第一条电车线路。

电车是木制车厢，两头都有操纵的机器，可以两头行驶，不用掉头。司机一边开车，一边踩着脚踏的铜铃，发出“铛铛铛铛”的声音。老北京街道窄，电车通行的路线多要穿越闹市和繁华的地界儿，老百姓又没有养成让车的习惯，常常占道走路，所以，铜铃的声音就起到了汽车喇叭的作用。同理，为了避让行人(还有骆驼)以免交通事故，铛铛车的行驶速度也特别缓慢。电车行驶时别有一景，是很多电视电影忽略的细节，那就是车顶上的天线弓子常常摩擦出青绿色的闪光，在街灯尚少的京城，这样的闪光在夜晚常给人一种异样的美感。

1924年12月开通的线路，到1925年却依然没有几辆电车能正常发车，原因很奇葩，是前门外的商界人士联合起来反对，说电车破城而出会坏了前门外的风水，影响大栅栏、珠市口以至天桥一带的繁荣。“这有轨电车，脑袋顶上的电线是天罗，铺的轨道是地网，把北京城布在天罗地网里，这还能有个好吗?”而人力车夫们亦担心电车呛了他们的行，抢了他们的生意，声称要采取“碰电车”的极端行为，“电车只要开出场门，就别想回去。”

据方彪先生考证，此事另有内情，电车公司能办成，很大原因是地方人士推举北京警察总监吴炳湘任董事长，有他坐镇，自然没人敢闹事。而吴炳湘此时卸任，离京出任安徽督军去了，继任的警察总监李达三没有从电车公司捞到什么好处，所以对闹事者睁一只眼闭一只眼。万般无奈之下，中华民国总执政段祺瑞的儿子段宏业召集大家开会，说是奉父命要协商电车通车事宜，李达三表示，如果通车，京城必乱，“我保障不了安全”。段宏业大怒，把他劈头盖脸一通臭骂，这一下包括李达三在内的“反对派”都不敢说话了。事后才得知，段宏业手中持有大量电车公司股票，当然不希望此事“黄了”。

2.全市能开的就剩下5辆

历经波折，铛铛车总算是开出来了。最先开辟了四条线路，按照北京城道路布局，及繁华大道的交通要求，尽可能都照顾到：第1路由天桥到西直门，第2路由天桥到北新桥，第3路是东四到西四的环形线路，第四路由平安里到北新桥。三年后，又开通了第5路(崇文门内至宣武门内)、第6路(崇文门外到和平门外)和第7路(天桥到永定门)。除了第4路、第6路是单轨，其余各路都是双轨，随着运行的需要，个别线路的起始站后来不断变化，但整体上还是保持最初的样子。笔者认为老妈当年常坐的很可能是2路，因为她家住虎坊桥，可能是步行到大栅栏，经珠市口、山涧口到天桥，一共三站地——因为北京密集的居民区都藏在主要大街之后，所以出家门徒步走上三五里才能乘车，并不是什么新鲜事。

铛铛车刚刚开通那会儿，京城百姓都觉得这是个稀奇的事物，纷纷一乘为快，有事无事，无论快慢，都要挤上去坐一坐，尝尝新。那时车票便宜，著名学者金云臻先生回忆：“平常从东四到西四乘人力车，至少也要铜元三四十枚，电车票呢，分头等三等(没有二等)，头等铜元五枚到十二枚，三等只要三到九枚”，比人力车便宜三到四倍，一下子就赢得了平民百姓的青睐。头等一般设在前面，座位用藤编靠背，三等在后面，座位是车厢两侧光木板的硬座。可笑的是，如果站在头等座位那一段，也要按照头等座的价格买站票。

当时，售票员在肩头挎一个黄色皮袋子或白帆布袋子，铜元、铜元票、毛票都放在里边。他们卖的车票，各段有各段的颜色，放在票板上，用红蓝铅笔一划，交给乘客。那时的售票员极有礼貌，满嘴的“劳驾”、“麻烦您”、“哪位给老人家让个座儿”，听起来特别和谐。在司机头顶上面有一块一尺多长，四寸多宽的玻璃小阁，里面写着站名，司机举手一摇，就会翻出下一站的站名，不识字的也不要紧，只要提前跟售票员打招呼，售票员一准儿会提示您到站下车。而乘客再多，也是秩序井然，排队等车，先下后上，上车后也主动往里走，给后面的乘客行个方便。

抗战胜利后，国民党政府不管民计民生，北京电车公司管理混乱，车辆破旧不堪且无人修理。到1948年北平解放前，全市能开的铛铛车就剩下5辆，还留下打油诗一首：“一去二三里，抛锚四五回，上下六七次，八九十人推”，可见境况之惨。

3.铛铛车离开后的北京公交

新中国成立后，首都的交通问题是人民政府着重解决的头等大事之一，特地从南京调来88辆美国道济公共汽车，漆成红黄两色担当首都的公交运输任务，此后又进口了匈牙利的伊卡洛斯和捷克斯洛伐克的斯柯达大型齐头客车充任运输主力，到1957年，铛铛车不再作为公交车辆使用，也就从此退出了历史舞台。

后来，公交车更新换代、前门上车后门下车、刷卡乘坐等等，都或多或少“强制”着人们学会有序乘车，而车厢广播里反复播放的文明出行提示，听上去颇让人无奈，仿佛是教成年人重新温习小学生都应恪守的道德准则。《管子》说“仓廪实而知礼节，衣食足而知荣辱”，我倒觉得，物质的丰富与否，与社会风气的好坏并无必然联系。当有些人推崇的是“宁可坐在宝马车里哭，也不坐在自行车上笑”的时候，无论什么样的交通工具，也承载不了那许多的卑贱与贪婪。

本文档由028GTXX.CN范文网提供，海量范文请访问 https://www.028gtxx.cn