

民国火车票不标座号 座位全靠抢

文化人巴金、丰子恺都曾经抢过座

引子

民国时期，铁路客车车厢主要有3种：头等车、二等车、三等车。这是法定车厢，一般每趟车都会加挂。比如张作霖被炸死时所乘那趟车，就加挂了头等车8节、二等车3节、三等车5节。

头等车一般是政府要员、外国人、大商人、社会名流坐的。座位为软座，铺着地毯，化妆室、卫生间

等一应俱全，并且一般带有卧铺车。

二等车的乘客主要是政府低级职员、白领和小商人等。座位也是软座，设备较头等车略差。有单独的座车，也有附带卧铺功能的座车。后者白天是座位，晚上长椅为下铺，靠背支起当上铺。

三等车的乘客更加广泛，全是硬座车，车座为木

质硬座。

如果您能有幸穿越到民国，买张车票，您会发现，以上3种车厢，全都是“无座”的：车票票面上只有发到站、票价、车厢等级等信息，没有座位号。所有乘客都是上车找座位，没有对号入座的说法。

潜规则 没有票塞点钱也能上车

头等、二等车的车票很贵，且有身份限制，普通百姓不但坐不起，也坐不上。大多时候，这两种车厢比较空荡，上车不愁找不到位置。最痛苦的是三等车的乘客。

那时候，乘车顺序一般是这样的：买票、候车、检票、上车找座。因为没有对号入座制度，整个过程都是争先恐后，熙熙攘攘的场景。那时也没有预售票制度，火车票都是现买。大站开车前两小时开始售票，小站1小时。

买票要排大队。3种车厢的售票窗口是分开的，一般头等、二等售票窗口人不多，三等车售票窗口则是人山人海。大火车站周围，一年四季都活跃着替人买票赚钱的黄牛党。

检票上车的时候，还要懂“潜规则”。当您排着长队等待检票，快轮到您时，突然听到检票员大喊：“客满了，停止检票。”此时常出门的旅客并不慌张，只要上前递上车票时顺便递上一张钞票，检票员立即放行。无票乘客私下塞点钱给检票员，也能进站。

记载 巴金、丰子恺坐火车也得抢座

上车找座更是个技术活。当时有人描述上车抢座的情形：“当你3次（买票、检票、上车）从争先恐后的人群中杀出一条血路之后，一面喘着气，一面像老鹰捉小鸡一样目光炯炯找寻车上的座位，看见那边有空，便赶快一屁股坐下。”

巴金在《平津道上》里就描述了从天津坐火车到北平的情况。他买了一张三等车票，“三等车厢里的拥挤，简直使人想象不到。一开门就只看到到处是人头。”他提着大藤箱，走过了一个又一个车厢，每看到一个空座，刚要坐，立即有人阻拦说“这里有人”。一直走到最后一节车厢，才总算找到一个位子。

像巴金这样的斯文人，抢个位子不容易。而丰子恺提起在火车上抢位子的事情，就一肚子气：“不说车厢社会里的琐碎的事，但看各人的座位，已够使人惊叹了。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。看见找寻座位的人来了，把头向里，故作鼾声，或者装作病了，或者举手指点那边，对他们说‘前面很空，前面很空’。

有的人用行李分占了自己左右的两个位置，当作自己的卫队。有的人没有行李，把身子扭转过来，用一个屁股和一条大腿占据了两个人的座位，而悠闲地在窗旁吸烟。他把大乌龟壳似的一个背部向着他的右邻，而用一条横置的左大腿来拒远他的左邻。这大腿上面的空间完全归他所有，可在其中从容地抽烟，看报。

逢到找寻座位的人来了，把报纸堆在大腿上，把头转向窗外，只作不闻不见。还有一种人，不取大腿的策略，而用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，就回答他说‘这里有人’。”

制度 座位是“享受”，多花钱才有

那时，还有很多兵痞、流氓，他们上车往往大腿一横，一个人占了一排座，老百姓敢怒不敢言。以上种种乱象，都是因为没有对号入座制度。但要实现对号入座，最起码得满足3个条件：

一是乘客数目不能超过座位数目太多。民国铁路设施极差，三等车通常人满为患。有时候车辆不够用，还经常开行“四等车”，这其实就是棚车，压根没座，更无号可对；二是有精确的车票管理系统，这一点要到计算机时代才能实现；三是列车铺号、座号要固定。

但民国的列车今天可能挂两节卧铺车，明天就可能挂五节。车辆的内部构造也不一样，今天挂的车有100个座位，明天挂的车可能只有80个座位。连标准、固定的编号都无法做到，对号入座更是空中楼阁。

那时的头等、二等车也可以预定卧

铺和座位。但是预定之后，直到上车之前，都无法知道铺号和座号。预定只是保证你上车有位子，而不是给你一张写有铺号座号的票。这与对号入座不是一回事。而且预定是要花手续费的。

有民国铁道部的官员到德国考察，他看到了德国火车订票的方法：“长途旅客客车座位可预先指定，先定可得较好位置……编为号码，其座位标以纸签，以后按号索座，不致争扰，此项手续费只取半马。”（胡克明《欧游日记》）可见，德国“对号入座”也是通过预定实现的，也收取手续费。德国比民国先进就先进在可以预先知道座位号。

总之，民国铁路客票的特点是：售票一律“无座”，上车拼命抢座，订座要额外花钱。这种制度下，“座位”并不是标配，而是一种特殊享受，需要多花钱才能得到。这是我们理解中国早期车票史时需要特别注意的。

相关资料

新中国成立后实现“对号入座”

新中国成立后，中国铁路逐渐开始实现对号入座。卧铺车较早，硬座车稍晚。在改为计算机售票之前，新中国的铁路车票和民国时期一样是硬板火车票。这种车票事先印制好，票面只有车站、票价等信息，没有标明座号。

实行对号入座后，售票员根据旅客需求，在硬板车票后面贴一张印有车次、发车时间和座（铺）号的小纸条。硬板车票和小纸条结合起来，才是一

张信息完整的火车票。铁路部门提供座（铺）号，不再另外收取预定手续费。

在硬板车票时代，实行“以无座票为基础，有座票作为补充”的制度。随着铁路的不断发展和计算机售票的普遍使用，铁路客票格局也变成了“以有座票为基础，无座票作为补充”。有座成了常态，无座票全价开始饱受争议。

各国火车票发售规定不同

国际上对待这一问题大概有4种模式：一是“预订座位制”。很多欧洲国家，车票不指定座位，座位需要单独预定。有的国家收手续费，有的国家免费。

二是“双轨制”。很多国家和地区的铁路列车分为对号入座和非对号入座两种。对号入座车一般较为高级，如高铁。这种车也出售部分站票，站票有的打折（我国台湾地区），有的不打折（如法国）。非对号入座车一般是普通列车。如印度的低档列车，上车随便找座，票价极为低廉，车厢里通常挤得满满当当，车顶上也人满为患。

三是“一车两制”。如日本和我国台湾地区的高铁，有的车厢为指定席，有的车厢为自由席。两种车内设施完全一样，指定席对号入座，自由席不定座位，乘客上车找座。相应的，指定席票价更高一点。

四是全部列车对号入座，但也出售无座票，无座票不打折。目前我国大陆地区实行的就是这种模式。

以上模式各有利弊。在有限的运力下，如何尽可能满足乘客的出行，又不失公平，这是摆在铁路部门面前的大难题。而这个问题绝非简单的“站票半价”，就能一劳永逸地解决的。



民国豪华列车不逊于现在的动车组

这是一组关于民国时代来往于南京和上海之间豪华专车的照片（如上组图），摄于1948年。看这豪华程度，一点不逊于现在的动车组。

1.南京下关车站。当时新建成的车站外观相当宏伟，外面还有汽车在等候。不过往来旅客并不多。

2.京沪线的二等车厢，就短程旅行而言，仍然是相当舒适的乘车环境。漂亮的餐车，配备了西式

的吧台。布置也完全是西化的，整洁而雅致。专车会客室，用灰色大理石做成的桌面，坚固又典雅，有意大利的风味。

3.沪宁豪华专车美轮美奂的外观，停站时，人们争相围观，是民国火车车厢制造工艺的极致表现。

4.1948年，沪宁豪华专列的二等车厢，也是相当舒适的。

（半晨）