

百年前的“车马大战”

我们现在惧怕网约车,正如当年他们惧怕汽车



遇见历史 预见未来

昱见

刚刚过去的两个月,全国各地的网约车新政纷纷落地,继10月北京、上海、广州等地出台规定之后,11月,济南等城市亦纷纷跟进。值得注意的是,各地的《网约车管理办法》普遍对网约车采取了“高标准,严要求”的高线原则,被不少人戏称为“网约车禁止办法”。其实,真要对比欧洲、日本等明确禁止网约车运营的国家,我国的这些“禁止办法”还算是网开一面的。

约束甚至禁止网约车是个世界现象,值得思考的问题是,这种抵制有道理吗?行得通吗?回顾历史我们会发现,面对新技术、新产业,我们的先辈曾经做过的事情与今天何其相似。

本报记者 王昱

新产品总是遭歧视

说句公道话,今天政府和出租车公司对网约车的抵制其实是非常轻微的,至少相比100多年前英国政府和马车公司对汽车的抵制来说是这样的。

如果你穿越到19世纪末的伦敦街头,会看到这样一幅奇景:一辆样式难看、尾部冒着黑烟的铁家伙在街上以每小时不足两英里的速度“爬行”着,轻巧便捷的马车不时从它旁边擦肩而过,用优雅的“嗒嗒”的马蹄声嘲笑着这个怪物发出的隆隆轰鸣。在这个铁家伙前方不到几米的距离,一个成年男子手持红旗,那铁家伙每“挪动”一段距离,前面的这个旗手也就前进一段距离,每到路口,他还要东张西望一番,在确认“不会妨碍马车行驶”后,那人才会挥动一下旗帜,示意那铁家伙可以继续前进。

是的,这就是汽车刚刚问世时的尊容。那么,是什么导致了汽车如此寒酸呢?是当时汽车的技术条件不行吗?不,它是被逼的。

汽车技术的成熟,比我们想象中要早得多,1820年,以蒸汽机驱动的汽车就在英国诞生了,1886年,德国人卡尔·本茨获得内燃机汽车专利,开始面向公众生产现代意义上的汽车。

但是,在技术条件成熟后,汽车却没有立刻被推广。究其原因,当然有公众需要适应的缘故,但更重要的是,汽车当时有个强大的竞争对手:马车。

在当时的伦敦、纽约等大都市,马车行业已经形成了一套庞大的产业体系。据统计,当时仅



19世纪末行驶着马车的英国伦敦街头。

伦敦一地就养了30万匹马,供应私人马车、出租马车、公交马车、有轨马车等各类交通工具之用。马车行业的雇员,除了车夫,还有马夫、马车生产商、马厩管理员、马粪清理工等许多工作,这些人再加上他们的家人,伦敦靠此吃饭的人口就将近10万。伦敦当时虽号称世界第一大都市,但全城也不过200万人。要用汽车替换马车,就要砸掉全城百分之五的人口的饭碗。

更何况,汽车对于马车来说可不只抢生意,汽车虽然速度快,噪声也很大,外形还很古怪,它从路上驶过,经常会让拉车的马受惊,进而引发交通事故,所以乘惯了马车的市民都视汽车为洪水猛兽。为了迎合民众的心理,当时的媒体也跟着起哄,美国报纸把汽车称为“魔鬼的车”,欧洲报纸则刊登描绘汽车爆炸场面的漫画,坐车的人血肉横飞,令人惨不忍睹,以此恫吓人们不要乘坐汽车。

在此种情况下,任何一个政府似乎都不会贸然引入汽车。套用当时伦敦市议会一位议员的话说:“我们为什么要用这种吵闹、危险的工具为我们可爱的城市招惹一堆麻烦呢?”

于是从1858年开始,英国率先实行道路交通法规——“红旗法”,汽车“在郊外限速4英里/小时以下,市内限速在2英里/小时以下,而且在蒸汽汽车前方几米远的地方要有一手持红旗的男人先行,以使人们知道将有危险物接近。”之后德、法等国的纷纷跟进。如此苛刻的规定,几乎就是禁止了汽车的存在。

马粪拯救了汽车

汽车的这段憋屈历史,为我们揭示了一个道理。创新是很难

被自动推广的,因为它注定要触犯很多人的利益。而最终说服人们接受创新的,也往往不是新事物有多便利,而是老事物的麻烦——尤其是在与新事物对比之下凸显出的麻烦。

不知你是否发现,在网约车受限之后,越来越多人开始抱怨出租车难打了。其实,出租车辆供应不足这个问题,在网约车出现之前就有。以前的人们不抱怨甚至没察觉,只是因为他们还没有对网约车的便利有所体会。

同样的心态,也出现在19世纪末的“车马大战”中。只不过,这个麻烦,是一个让今人根本想不到的问题:马粪。

前文说过,19世纪末的伦敦有30万匹马,万马奔腾,听上去很浪漫,但这个数字同时意味着伦敦每天要清理3000吨马粪和30万公升马尿。马尿相对好解决一些,自然蒸发就可以(代价是伦敦的大街上常年充斥着尿骚味)。马粪处理起来可就麻烦了。为了保证街道至少不被马粪覆盖,伦敦政府想了不少招,比如他们曾花钱雇农民收取马粪当肥料。但到了冬季农闲季节,肥料就变成了废料,出多少钱也没人收。大量的马粪被堆在城郊空地上,自然风干、晒成粉末,迎风飞舞。

更添乱的是,由于繁重的劳动,拉车的马匹一般工作三年就会死亡。这意味着伦敦每年还要清理十万具马尸,其中,有三分之二的马是在拉车过程中直接累死在道路中央,常要等到散发出尸臭味才会被清理。

是的,19世纪大多数欧洲都市都在马粪、马尿、马尸的包围下,毫无市容可言。英国人甚至预测,照此下去,到1950年,伦敦将被掩埋在9英尺高的马粪堆里。

欧洲人为何对此毫无抱怨?因为他们觉得,城市不就应该这样吗?一个没有粪臭尿骚的城市,是他们所未见,因而也不敢想象的——直到1898年,世界各大城市的管理者们还在纽约一本正经地开了个会,一起为“人类如何在未来一个世纪处理马粪围城问题”犯愁。

然而,当汽车到来后,事情慢慢地起了变化。汽车尾气这个东西,在今人看来是污染,但百年前,与快要围城的马粪相比,它已经相当环保了,正是汽车这

一“环保”的优点,让有识之士开始呼吁放松对其的管制。保守的官员们终于决定试一试了,而当他们的屁股一旦跟汽车司机坐到一起,看问题的角度立刻就不一样了:

汽车的发明人卡尔·本茨有一次在德国巴登开车,车上载着一名当地的父母官。按照当地的规定,汽车时速不能超过6公里,所以本茨先生只能以这一龟速行进着。

突然车后方的一辆马车超越了他的车,马车夫回过头来放肆地嘲笑他们。

官员被激怒了:“怎么连马车都跑不过,给我追上去!”

本茨故作无奈地说:“想追上容易,可政府有规定啊……”

“见鬼,别管规定了!给我追!我就是规定!”官员愤怒地大叫。

闻听此言的本茨先生按住心中的狂喜,一脚油门踩下去。

汽车立刻超越了马车,从此,再也没有被追上过。

被甩下的人没吃亏

当汽车一骑绝尘,留给马车一个难以追赶的背影时,另一个问题出现了,那些被甩下的马车夫怎么办?事实上,在19世纪末,当政府和公众相继转变了对汽车的态度,并开始接受这一新事物时,一场类似于今天出租车与网约车的互撕战就开始了。据统计,自1896年英国政府废除“红旗法”之后,仅伦敦一地,马车铺、马车公司和马车夫就进行了上千次罢工。然而,这些罢工活动在之后的20年之内越来越少。究其原因,首先当然是马车夫们也认识到技术革新的力量不可阻挡——罢工每进行一次,忠实于马车的老客户们就流失一批,直到马车铺关门大吉。

其次,也是更重要的原因,马车夫们惊奇地发现,汽车同行们的生活远比他们滋润得多。

在19世纪,如果你想成为一名马车夫是很难的,你不仅需要驾驶技术,还需要懂得照料马匹的生活,学会处理这种活物多如牛毛的“故障”。但与之不相匹配的是,大多数马车夫的收入极低,上交给伦敦马车铺的“份子钱”,一度高于收入的三分之二。

如此敲骨吸髓的压榨,并不完全是因为车行老板黑心,而是因为供养马匹本身的费用就极高。到了19世纪后期,由于马粪问题的凸显,欧洲各城市又纷纷加强管理。所谓管理,主要就是收税。这些税收本意是控制城内马车数量,但结果导致了马车夫们压力进一步加重。尤其是当汽车加入竞争后,马车行业又遭遇了价格竞争的外部压力。所以到了马车行业晚期,车夫们不得不依靠向乘客多讨些小费过活,或者干脆用漫天要价的方式来欺骗乘客,由此引发的纠纷乃至斗殴数不胜数。

既然旧行业败象已露,且乌烟瘴气如此,马车夫们为什么不跳槽转行呢?所以当最后一批固守原职业的车夫们老去后,年轻的车夫们转入了新兴的汽车行当,依靠自己对城市道路熟悉的优势,成为第一批优秀的汽车出租车司机。

惧怕汽车的人,从一开始的大多数,到后来的一些人,最终销声匿迹。因为人们发现,创新其实并不可怕,它终会惠及所有人,甚至是旧行业的从业者——除非你是个舒服惯了的既得利益者,或是个懒政的规则制定者。

这就是百年前曾经发生过的故事,或许百年后,也会有人写篇类似的文章,调侃今天的我们如何恐惧网约车。



如何管理网约车一直争议不断。

齐鲁晚报 分类广告
订版电话: 0531-85196183
综合招聘
聘桥梁监理13655494161

挂失、声明、公告、寻人、寻物等信息可以通过本报唯一官方网站 www.qlwb.com.cn 进行在线挂失根据系统提供选项,填写姓名、电话以及刊登内容后,系统自动计算字数并结算,通过支付宝进行支付。刊登挂失广告格式可扫描二维码,进行参考。
www.qlwb.com.cn