

1918年,“米骚动”让日本首相下台

日本近期陷入“米荒危机”，米价居高不下让民众对日本政府愈发不满。“民以食为天”，作为重要主食，大米的安全关乎一个国家的稳定与发展。历史上，日本就曾因为大米价格疯狂上涨发生社会动乱——1918年，“米骚动”风暴席卷全国。那年夏天，日本大米的价格如同脱缰的野马，人们攥着空米袋围堵粮店，码头女工用身体阻挡运米船出港，民众的愤怒在多个大城市蔓延，最后“扳倒”了日本首相，直接让内阁倒台。



这是5月31日在日本东京一家杂货店拍摄的储备米。 新华社/路透

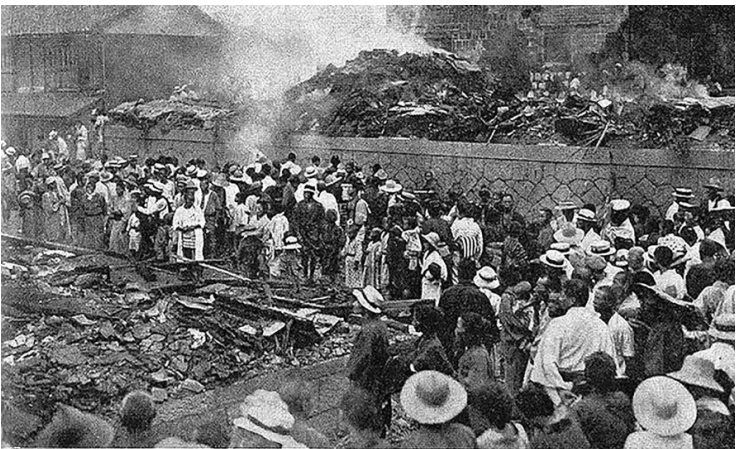
养家糊口变得异常艰难

作为日本江户时代建立的重要大米交易中心，大阪岛米市留下的关于1918年米价的记录令人触目惊心：1月，每石(100升，约合150公斤)米约15日元；8月，每石就升至约50日元。而当时在工厂上班的工人、做买卖的小业主等，辛苦一个月也不过挣18到25日元，这意味着买一升米就要花掉近半天的收入，养家糊口变得异常艰难。

米价飞涨的背后，是政治、经济与社会发展多重因素的影响。一方面，从明治维新开始，日本大力发展工业，大量农民离开土地，涌入城市当工人，农村劳动力开始短缺，稻田开始减少，日本粮食自给率迅速下降。1917年日本找借口出兵西伯利亚，更是刺激投机商囤积居奇，让米价疯狂上涨。面对如此情况，时任日本首相寺内正毅并未采取有效的应对措施。日

本政府最初放任米价疯涨毫无作为，虽然寺内本人在公开场合表现得忧心忡忡，但内阁颁布的相关“大米控制令”形同虚设，政府的全年救济预算也仅有3.5万日元，相较于民生需求无异于杯水车薪。米店门口牌子上的米价不断跳涨，主妇们手里的积蓄越来越少，百姓家里的米缸逐渐见底，对饥饿的恐惧和对现实的不满持续堆积后最终爆发。

千余人组成人墙拦截运米船



1918年日本冈山发生“米骚动”。

抗议行动最先出现在日本海沿岸的大米产区之一富山县。1918年7月，在当时的富山县东水桥町，一群搬运米袋的码头女工围堵了米商向外地运送大米的仓库，她们高呼“停止运米！我们要活命！”8月，富山县西水桥町近200名居民围堵米店，而后富山县东水桥町与富山县滑川町千余人组成人墙拦截运米船，并成功迫使米商将米价从每升50钱(100钱

合1日元)压低到35钱。这些人的抗争行动鼓舞了其他城市的人，抗争行动如星星之火迅速蔓延。

8月，京都市柳原町的贫民砸开米店大门，强迫米商以30钱一升售米。同时，名古屋市区约2万民众涌入市中心的鹤舞公园，高呼“反米价暴涨”的抗议口号。同月，《大阪朝日新闻》刊登一篇煽动性报道，称大阪铃木商店“囤积大米牟暴利”(后该报道被

证实为捏造)，愤怒的大阪民众将这家商社的总部围堵，当日参加围堵的人数超过23万，大阪全城几近瘫痪。

政治中心东京也发生了抗议活动，8月，市中心日比谷公园聚集了2000余民众参加抗议集会，警察赶来制止。在双方对峙过程中局势升级，参与集会的民众愤怒打砸警察局、烧毁车辆，直到两天后，这场混乱才在政府的强力镇压下逐步平息。

在各地“米骚动”抗议的影响下，饱受米价上涨之苦的煤矿工人也开始通过罢工示威的方式寻求提高工资，却遭到资方和政府的打压。8月中旬，在山口县宇部村，3000余名矿工罢工抗议未果，愤怒地打砸矿主宅邸与商店，遭到血腥镇压，多人身亡。在福冈县添田町峰地煤矿，众多工人集会抗议，被当地军警驱散并殴打。

砸米店、抢粮仓、组织集会活动，日本各地接连爆发抗议和骚乱，至9月初已涉及数百万人。

应对此起彼伏的骚乱，日本内阁推出的各种措施也堪称“灾难”：民众抗议后虽然仓促颁布“谷物征收令”，却并未真正执行。8月宣布投入1000万日元以平抑米价，两周后却又突然撤回资金，导致米价再涨、骚乱升级。

“平民首相”诞生

位首相，其上台和组阁意味着日本政治格局的重大变革。明治维新以来一直被藩阀勋贵垄断最高权力的时代宣告终结，政党政治与民意诉求站在了日本政治舞台的中央。

与此同时，民众充满愤怒的抗争最终换来了回报。在抗争活动激烈的富

山、京都、名古屋等地，米商迫于压力开始售卖低于市价的大米，富山等大米产区的米商也不再肆无忌惮地向外运米。

1918年的这场“米骚动”，造就了该国首位“平民首相”，也让后人深刻认识到民生问题对国家稳定的影响。

本报综合消息

寻找马车“平替” 德国贵族研制“自行车”

近日，中国2025年青少年U系列场地自行车锦标赛举行。如今，骑行成为年轻人喜爱的时尚运动与社交活动。在将其看作一种生活方式之前，自行车更多是一种交通工具。很多人难以想象，两百多年前，刚刚诞生的“自行车”没有脚踏板，完全依赖骑行者的双脚“蹬地驱动”，被戏称为“跑步机”。

据多家西方媒体报道，世界上第一辆“自行车”出现在德国，发明者是巴登大公国贵族卡尔·冯·德莱斯。1817年，德莱斯对原有的四轮车技术进行改良，制作出世界上第一辆两轮并行、可操控方向、需要骑乘者“平衡驱动”的交通工具。

德莱斯研发“自行车”的初衷是为马车寻找“平替”。1815年印尼坦博拉火山喷发令全球陷入气候异常——大量火山灰遮住阳光，导致气温骤降，因此1816年史称“无夏之年”，庄稼严重歉收，马匹大量死亡。

与现代意义上的自行车相比，德莱斯的发明堪称“简陋”：这种载具没有踏板，仅仅是在一套木质车架上架上一对木轮，再配上一个简易车把、一块供人坐下的皮革软垫。这台“自行车”行进需要乘坐者用双脚“蹬地驱动”，因此又被称作“跑步机”。

虽然技术不成熟，但在当时“跑步机”已具备一定商业价值：1817年6月，德莱斯进行了一次“试驾”，骑行13公里只用了不到1小时，这个速度已经超过很多当时的马车。1818年，德莱斯为他的“跑步机”成功申请专利。

“跑步机”问世后在英、法等西欧国家风靡一时。商业嗅觉灵敏的英国马车制造商丹尼斯·约翰逊对德莱斯的原型车进行改良，并将改良后的车型命名为“轻便步行车”。通过高明的营销手段，他将新品推广到伦敦上流社会，为此还专门开办了骑行学校。由于新品受到众多寻求新鲜事物的贵族、无所事事的纨绔子弟欢迎，这款“步行车”在当时又被社会舆论戏称为“公子小马车”。

英国一些地区甚至还出现了竞速赛，这类赛事既包括骑行，也包括“步行车vs马车”的对决，比赛结果还会登上当地报纸。后来，这股时尚风潮传播到大洋彼岸的美国。美国《纽约邮报》1819年5月的一篇报道中这样写道，“新发明的‘代步机’近日在中央公园与百老汇现身，围观群众为之瞠目。人们无论如何也想不到，仅凭自身之力就能如此轻快行进。”

不过，初代“自行车”很快暴露出自身设计的局限，它不仅特别“费鞋”，而且在路上对行人“不友好”，容易发生碰撞事故。很快，一些城市就出台相关限制措施，到19世纪20年代，德莱斯的“跑步机”基本绝迹。在之后的30多年间，骑行载具屡有创新，但新发明多为三轮、四轮甚至“大小轮”设计。

19世纪60年代，法国发明家欧内斯特·米萧与皮埃尔·拉雷蒙德打造出首款脚踏板驱动的两轮车，自行车的进化才“回归正轨”。不过，法国人发明的“脚踏车”是将踏板置于前轮，车身较为笨重，轮子也是金属打造。如果在颠簸的路面上骑行，没什么减震设计的车子会把骑手震得浑身疼，为此它又被形象地称为“震骨器”。

汲取前人的经验与教训，英国实业家约翰·斯塔利1885年推出了“漫步者”自行车，这在世界自行车发展史上堪称里程碑式的事件。这款产品前后轮大小一致，车轮加入了减震设计，能更好适应路况，其模样与今天常见的自行车已非常接近。媒体评价“漫步者”的稳定性极高，与之前的产品相比，算是“真正具备实用价值”。

随着技术的成熟，自行车在1889年至1899年十年间大量普及，并间接带动道路建设等。

本报综合消息



人们骑着早期的“自行车”出行。