



上海《图画日报》1910年前后刊登的一幅作品，表现了时髦的大都市女子对自行车这一新鲜事物无比好奇。

“进步”“摩登”自行车

“脚踏车又快，又便，又省钱，随心所欲，文学家称之为自由车”。

小小的一辆自行车，在近现代中国急剧转型过程中，扮演何种角色？要深入理解这一点，需要对百余年前中国人日常所用的个人交通工具有所认识。

19世纪晚期的中国，仍处于“行人社会”，大多数居民徒步出行。对于富裕家庭来说，有几种可以替代步行的交通方式。一种是轿子，14世纪时已开始在中国使用；另一种是从国外引进的新发明——人力车。这种由一个人手拉的两轮车，19世纪60年代晚期在日本发明，很快中国人就予以仿造。在中国和日本，相比于轿子，人力车代表着巨大的技术进步。它不仅速度更快，移动更便捷，而且更省力，比抬轿子更人道。

自行车提供了替代步行的另一种选择。19世纪60年代晚期到70

年代，清朝派往国外的外交官和留学生最早见到自行车，他们也是最早骑自行车（或自行车前身）的中国人，当然只是个别尝试这样做。可能是受1873年出版的儒勒·凡尔纳的小说《八十天环游地球》激发，19世纪80年代晚期及90年代，几个西方冒险家曾骑车穿越中国，这是在中国本土最早出现的自行车。

在中国的西方人，尤其是基督教的传教士发现，自行车对于他们的出行很有帮助。正如一家澳洲自行车杂志驻中国记者1899年所写的：“自行车为在中国的传教士提供了极大便利。路况很差，但骑自行车行进百里，不是难事。”1904-1905年，晋中太谷县的美国医务传教士海明威，就骑着车去探访边远乡村的病人。因此，那个年代提到自行

车，大家首先会想到西方人。20世纪初，市面上出现过一种描绘上海租界新奇事物的“新出夷场十景”木刻版画，其中一幅是两个西方人（其中一名女子穿着灯笼裤）骑自行车的场景。

在20世纪初的中国，如同此前十年，甚至更早些的西方一样，自行车开始被视作进步和摩登的标志。建于1900年的上海富丰面粉厂，是第一家由中国人经营的现代面粉厂，他们将最畅销的产品冠以英文的“Bicycle”（脚踏车、自行车）的品牌，以凸显它的生产技术最为先进。

在中国最时尚的大都会上海，出现几个率先接受自行车的中国人群体，这不足为奇。其中一个群体，由在国外生活、留学时学会骑自行车的人组成。宋霭龄在美国度过了8年的童年时光，1886年以卫公理

会传教士的身份返回中国。不久，他成了极成功的商人，也成为即将权势显赫的宋氏家族的家长。宋霭龄不仅自己喜爱骑车，1900年长女霭龄10岁生日时，他就送给她一辆自行车。宋霭龄常常陪父亲骑着车，穿过上海公共租界的大街小巷。

1904年，陈冷创办了上海重要的日报《时报》，此前他曾留学日本，回国后极力推动如美国历史学家季家珍（Joan Judge，著有《历史宝筏：过去、西方与中国妇女问题》）所描述的“大都会氛围”。包括剪去满人所强加的辮子，留起短发；身着西式服装，头戴鸭舌帽，口衔烟斗；在自己的婚礼上，提供西式食品。特别的是，他还骑着一辆自行车。正如陈冷一位下属回忆，他“不坐人力车，脚踏车又快，又便，又省钱，随心所欲，文学家称之为自由车”。

骑车“迈向新世界”

1910年左右，四川绵竹刊印了一幅年画，画中的年轻女子身着长款开衩上衣及长裤，缠足，骑着老式自行车。

延续一千多年的科举制度1905年废除后，上海新式学堂里的师生们，是早期骑自行车的另一群体。1907年，在南通师范学堂的运动会上，几个学生骑车在运动场上环行，每人拿着一块提示下一个比赛项目的标语牌。同样地，西式学校的教师们也努力学习骑行，以免在他们的学生跟前丢面子。

上海的邮递人员也很早就接纳了自行车。1911年，受英人管控的邮局，购买了100辆自行车以投递信件。交际花则是上海又一个较早接受自行车的群体，她们将自己同这种摩登的标志联系在一起。江苏常州籍作家张春帆的小说《九尾龟》，描绘了清末民初城市交际花的生活与爱情，书中的一位女主人公“决定骑车去勾引一位富有的主顾”。美国的文学史家曾佩琳（Paola Zamperini，著有《身在外衣——晚清上海的时尚和认同》）如此描述这一场景，

“在旁观者着迷的眼神中，交际花在街道上开始了自行车之旅，交际花骑车驶过时，出现了众人鼓掌欢迎的场面”。1909-1910年间，上海《图画日报》至少刊登了两幅表现交际花练习骑车技能的石印图画。

自行车也传到了上海以外的其他开埠口岸以及内地市镇。在沿海的广州，1905年时自行车已经家喻户晓，那一年发生的抵制美货运动期间，自行车在抵制货物名单中占有一席之地。1906年，一位美国贸易代理人从中国南方报告，“在通商口岸和内地的中国人，对自行车的需求持续增长……中国人越来越欣赏自行车的娱乐性以及商业用途的实用性。”在内地的四川省，传教士启尔德早在1903年便写道，“自行车已是成都街道人们熟悉的一景，至少有一辆属中国人所有。”事实上，据1909-1910年间印行的一本成都指南记载：“脚踏车能骑者亦不

乏人，外洋制造者亦能购得。”

这一时期，自行车常常出现在年画等受欢迎的出版物中。1910年左右，四川绵竹刊印了一幅年画，画中的年轻女子身着长款开衩上衣及长裤，缠足，骑着老式自行车（前轮很大的那种）。美国历史学家卢斯特（John Lust，著有《秘密会社、民众运动与辛亥革命》）认为，这幅描绘自行车和骑车人的年画，标志着“从旧社会迈向新世界”。河北杨柳青的一幅年画，画中有自行车——一位穿着时髦、带着西式帽子的中国妇女骑着车——旁边是马车和人力车，行进在天津子牙河的新建浮桥上。

中国早期的自行车，不论西方人还是中国人所骑的，都从国外进口。19世纪90年代晚期，当西方的“自行车热潮”接近尾声时，各国自行车制造商除在本国降价外，还向国外倾销。到第一次世界大战前夕，英国、日本、德国是向中国出口

自行车的主要国家。据1912年贸易额统计，中国进口的自行车总量中，来自英国的占39.8%，日本占23.3%，德国占12.8%。自行车的进口及销售均由洋行承揽，典型代表是天津的仁得利洋行。

1916年，天津《大公报》刊载大幅广告，是配有橡胶轮胎的辐条车轮的特写，广告所宣传的仁得利洋行位于这些通商口岸的日本租界，该洋行提供“欧美各国各厂男女车各样”，并销售“自行车用各样零件”。

到20世纪头10年的后期，自行车在中国已使用了20年，尽管普及程度在增长，但总数量还是有限。主要是因为很容易叫到人力车，而这时人力车已经取代了轿子。1918年2月，对上海公共租界一个繁忙的十字路口所做的交通调查统计显示，共有人力车14663辆，马车942辆，没有轿子，自行车则只有772辆。该调查还统计出，汽车有1863辆。

先锋话题

“两轮”甲子

自行车来华记（上）

文 / [美]路康乐 译 / 陈晨

整整120年前，即1896年，上海《点石斋画报》刊发了一幅石印画，内容是描绘骑着自行车的外国士兵遭到一群狗的攻击。据所附文字说明，那是德国军队正训练军犬区分友军（德国、奥地利）和敌军（法国、意大利、俄罗斯），让军犬追赶撕咬那些敌军，作为保护己方自行车部队的措施。

数年后，《申报》刊登了一篇题为“脚踏车将来必盛行说”的文章。作者声称，正如德国历史学家梅嘉乐（Barbara Mittler，著有《一份中国的报纸：上海新闻媒体的力量、认同和变化（1872-1912）》）所概括的那样，“在各种交通方式中，自行车最为快捷、方便且价格实惠……正像许多骑着自行车环游世界的旅行者展示的那样，骑着自行车可以到达任何地方并有益于健康”。

这一切都显示，19世纪90年代晚期，中国人对自行车兴趣日浓。而其大背景，则是中国刚刚在甲午战争（1894-1895）中战败，引发了社会和政策的重大改变，固守传统的价值观念和体系，骤然让位于能够接受各种新事物的开放意识。

“三车”鼎立北上

20世纪30年代的上海，或许曾是“一座有轨电车、公共汽车、汽车、人力车并存的城市”，但它也正转变成成为自行车之城。

两次世界大战之间（1918-1937年），是中国国内分裂的时期，军阀、国民党及共产党为掌控政治和军事而混战。尽管国内政治不稳定，但这一时期的经济，尤其是以上海为中心的轻工业仍在增长。

至20世纪头10年后期，正如上海交通情况调查显示的那样，汽车作为进步和摩登的标志，可能已经超越了自行车。张学良是“东北王”张作霖之子、平民教育运动的资助者之一。1926年，张学良在北京发现，平民教育运动的发起者与领导者晏阳初骑着自行车，他坐立不安，次日送给晏阳初一辆新式法国汽车。晏阳初不愿改变生活方式，出于礼貌，他收下了这一礼物，然后就将汽车停放在朋友家，并未使用。

尽管如此，此事透露出的信息很清楚：汽车，而不是自行车，将成为未来的交通工具。20世纪头10年，在中国的大众报刊上经常有自行车的特写画面，但二三十年代自行车从这些出版物中消失不见了。然而汽车价格昂贵，只有少数富人才能买得起、开得起。

与汽车有限的发展规模形成反差的，是无处不在、价格低廉的人力车，它的形象前后截然不同。一旦将轿夫从辛劳的工作中解放出来，对于社会意识觉醒的中国人来说，人力车便愈发成为人力剥削的缩影。然而，充斥着大量城市失业者的社会，人力车为成百上千年来富力强的人提供了就业。1929年，由公共租

界、法租界及中国管理区组成的大上海，人力车的数量超过6万辆。其他城市拥有的人力车也成为千上万的：20世纪20年代早期，广州约有4000辆；稍后的年份，北京约有3万到4万辆；30年代中期，天津约有4.5万辆。两次世界大战期间，更是人力车的黄金时代。

介于汽车和人力车之间的自行车，通常为历史学家所忽视。文化历史学家李欧梵认为，20世纪30年代的上海，或许曾是“一座有轨电车、公共汽车、汽车、人力车并存的都市”，但它也正转变成成为自行车之城。至1929年，大上海差不多有3.8万辆自行车，约为人力车数量的三分之二，是汽车数量的两倍多。

在两次世界大战之间，中国的骑车者依旧以城市中的西化群体为主。例如，1930年，英国伯明翰轻武器公司在中国发布一则它所制造自行车的宣传广告，表现的是骑自行车的三口之家——广告中的丈夫穿着西装，戴着浅顶卷檐软呢帽；他的妻子身着旗袍，梳着时髦的短发；他们的儿子留着平头，穿着运动衫，骑着赛车。

然而，随着汽车作为摩登和进步的标志超越了自行车，自行车厂商更多想凸显骑车的实用性和娱乐性。1930年在《旅行杂志》（由著名银行家陈光甫创办）上发布的另一则广告，宣传的是上海同昌车行，广告描述了飞马自行车使用的八种场合和用途，分别是：工厂、学校、商行、童子军、军警、送纸、访友、旅行。

曙光初现“国货车”

在两次世界大战之间，中国人所骑的自行车大多是进口的，但中国的民族自行车工业还是诞生了。

的确，两次世界大战之间的中国，有很多自行车应用在各个方面的例子。20世纪20年代，前面提到的发起平民教育运动的晏阳初，将骑着自行车环游北京，视作“既便捷又与他所在组织的财务状况相适应”的活动。从1911年开始使用自行车的上海邮政，直到此时仍在继续使用——1920年，仅在上海的公共租界，邮递员们就使用了250辆自行车。

20世纪30年代中前期，湖北省警察局展开了自行车巡逻，这支巡逻队伍还于1935年1月在汉口参与镇压土匪的行动。1930年，北平市卫生局设立了一个专门的环境卫生检查小队，为30名巡查员配备了自行车。1934年1月，交通大学的三名学生从上海出发，沿杭州湾做了一次为期10天的自行车旅行，最后到达普陀山的佛寺。

通常人们在城市里发动游行示威时，组织者也是依靠着自行车的通信员，向街道上的抗议者们传达指示。

这一时期，妇女同样跻身城市骑车人群。当时受追捧的电影女明星与自行车一起摆拍，她们的形象健康向上，妇女们或许是受此激励。大学生也领风气之先，1936-1937年间，一名美国交换生抓拍到一张广州岭南大学两名学生推着自行车散步的照片。像天津的林秀莲那样有运动天赋的人，也加入了自行车比赛。

然而，骑自行车的女性不得面对来自社会某些方面的非议。优生学家潘光旦在1929年宣称：“根本不应该鼓励妇女锻炼。就女性的生殖健康来说，参加网

球、骑自行车或篮球等活动太过危险。”

尽管骑车主要是一项城市活动，但乡村也并非完全没有。或许因为外国传教士的示范性作用，乡村学校的教师、政府职员及商人们，开始认识到自行车的实用价值。1924年，《北华捷报》的一位记者在山西绛州发表评论：

过去两年间山西省的自行车显著增多……五年前甚至不到五年，该市及邻近的一些城市若见到自行车，也视作稀罕物，没有多少实用价值。如今，每家大型商号都有一二辆自行车，衙门官员感到自行车必不可少，即便是这里远离马路。

这位记者进一步评论：“十天的马车路程，现在骑自行车只需两天或两天多，许多车夫和酒馆老板都因缺少顾客而日益贫穷。”这与20世纪30年代早期山东中部地区的情形相似。社会学家杨庆堃记述说：

1910年前后，自行车传入邹平县。1920-1930年期间，在该县较大的村镇，商人使用自行车渐为普遍。因适用于窄路且速度相当快，自行车广受欢迎，很快成为当地一种重要的交通工具。

与之前一样，在两次世界大战之间，中国人所骑的自行车大多是进口的。据海关报告说，20世纪20年代，从国外进口中国的自行车数量激增。高峰期的1929年，进口值是1914年的5倍多。向中国出口自行车的三个主要国家与过去一样，但排序有所不同，英国（41.2%）、德国（31.5%）、日本（7.5%），德国反超了日本。