

UC Berkeley

Cross-Currents: East Asian History and Culture Review

Title

踏车而飞：自行车与中国骑车人（1868-1949 年） [A History of the Bicycle and Chinese Cyclists, 1868-1949]

Permalink

<https://escholarship.org/uc/item/92x8h59z>

Journal

Cross-Currents: East Asian History and Culture Review, 1(3)

Author

Xu, Tao

Publication Date

2012-06-01



## 踏车而飞：自行车与中国骑车人（1868-1949年）

徐涛，上海社会科学院

### 摘要

近代以降，西物东渐，舶来器物系统性地改变了中国人的生活模式。本文以自行车为切入点，希冀通过“自行车”这种器物负载的文化符号，微观展现近代中国民众的审美情趣、社会心理、生活习性、消费观念等诸多方面之现代性演变，更加深入地了解中国纷繁复杂的社会日常生活，系统呈现自行车对于近代中国人千差万别的存在意义，解读“自行车王国”的曲折构建之路。

鸦片战争的烽烟未散，紧随而至的五口通商，标示着近代中国门户从此敞开。作为西方文明的载体，各式西洋器物也陆续传抵中国。这些西洋器物在异质文明的环境中命运各异、不能一概而论，总体而言却实际上系统性地改变了中国人原有的生活模式。

以自行车<sup>1</sup>为例，最迟在1868年传入中国。20世纪70年代末，当“文化大革命”后的中国再度开放国门之时，世界惊讶地发现，中国各地的街道上到处都是熙来攘往、一望无尽的自行车车流。110年后，自行车已经成为中国第一个普及型工业品，承载起了这个世界人口第一大国。但与中国“自行车王国”<sup>2</sup>地位形成鲜明对照的是，中国自行车的历史却几近无人知晓。<sup>3</sup>

本文所要讲述的，正是1949年之前<sup>4</sup>中国骑车人与自行车的故事。作为器物的接受者、消费者，近代中国的骑车人群涉及范围极其广泛，上自王公贵族、富商巨贾，下至黎民百姓、贩夫走卒，无论男女都包含在内。末代皇帝溥仪甚至为了骑行自行车的便利，而锯掉了千百年来横梗在紫禁城宫门中的门槛。

回溯近代中国的自行车传布历程，本文希冀通过“自行车”这种器物负载的文化符号，微观展现近代中国民众的审美情趣、社会心理、生活习性、消费观念等诸多方面之现代性

演变，更加深入地了解近代中国纷繁复杂的社会日常生活，系统呈现自行车对于近代中国人千差万别的存在意义，解读“自行车王国”的曲折构建之路。

## 形象演变与传布历程

### 奇技淫巧

迄今为止，自行车传入中国的最早证据是1868年11月24日出版的《上海新报》<sup>5</sup>：

兹见上海地方有自行车几辆，乃一人坐于车上，一轮在前，一轮在后，人用两脚尖点地，引轮而走。又一种，人如踏动天平，亦系前后轮，转动如飞，人可省力走路。不独一人见之，想见者多矣。询之外国人，据云，外国地方马路平坦之极，有一人乘此车与马赛之，经六点钟时候，行一百三十五里之遥，车迟到半点钟功夫。因有逆风，所以后到，若非逆风，力过于马也。又闻外国水陆军营新报云，现在兵丁欲与兵官商量，皆作此车以代行路之力而养其兵之锐，且免背负行囊器械之劳，到战场，车弃一旁，兵有养息之力，易于前进，诚良法也。即中国行长路，客商尽可购而用之，无不便当矣。

该报道中，执笔者以中国人的视角审视通商口岸上海所出现的“自行车几辆”。自行车此时在欧洲也是新创，仅几年后就已传入中国，可见引进速度之快。“询之外国人”之后文中，则以大量的笔墨宣扬自行车在“外国地方”的利用情形，谓之不仅“力过于马也”，而且已经装备外国军队。结语“即中国行长路，客商尽可购而用之，无不便当矣”，一语点破此文旨在推销自行车于中国。

自行车于19世纪60年代在法国率先实现量产之后，早被西方商人和传教士引入中国，但一开始并未就赢得“中国主人”的热爱。究其原因有三：

其一，此时自行车技术尚未完善，性能还需改进。彼时自行车前轮大、后轮小，既无刹车、又无橡皮车轮，不仅很难驾驭，而且舒适性也颇为不佳。据葛元煦《沪游杂记》（1876年）中记载：上海有自行车“车式前后两轮，中嵌坐垫。前轮两旁设铁条踏蹬一，上置扶手横木一。若用时，骑坐其中，以两足踏蹬，运转如飞。两手握横木，使两臂撑起，如挑沙袋走索之状，不致倾跌。”<sup>6</sup>骑车时战战兢兢的样子可想而知。

其二，路况不佳，行车困难。是时上海，除租界的几条大马路，其它的道路都是前现代中国之典型路况，细窄狭长、凹凸不平，更遑论中国其他城市之道路水平。自行车的轮子比马车、人力车的轮子要小得多，对复杂路况的适应性不强。骑车危险成为自行车推广的最主要瓶颈。如黄式权《淞南梦影录》（1883年）中所述：上海“从前尚有脚踏车，虽

然行走如飞，而草软沙平，尚虞倾跌；一遇瓦砾在途，则不能行走矣。近因不便，其制遂废。嗟乎，只一车也，而一刹那间，已屡经更易。”<sup>7</sup>

其三，学骑困难，价格不菲，商绅不喜。骑行自行车需要一定技巧，其学习的过程也是一个不断失败摔跌的过程，“非练习两三月不能纯熟”。<sup>8</sup>不仅如此，此时自行车物稀价昂，<sup>9</sup>有能力购买之中国人不是官宦名绅，也应是富商大贾。此等人数本就不多，且锦衣玉食，让其花大价钱买来自行车在家忍痛练习两三个月已是万难之事，更别说是让他们冒着当众摔倒、丢尽颜面的危险骑车上街了。自行车并没有像其他舶来品（如马车、人力车）一样迅速找到它的中国主人，这与中国精英群体的心理亦密切相关。

自行车到我国来的时候，年代已不可考，但总在海外通商以后，……因为国人习性和习俗，不役人的就役于人，很少肯使用自己的力气，为自己服役，所以只有坐车和抬轿拉车，除了使用自己天然的两腿走路以外，自己坐车自己使力会被人笑话的，因之自行车虽传到了我国多年，还是未被扩大的利用。<sup>10</sup>

图1：《乘车落水》，讲述的是某一少年学骑自行车失败落水的故事。来源：《花图新报》第5卷，1880年8月。



此时，骄傲且务实的中国精英群体非但没有对自行车这样一个不成熟的机械产生多大的兴趣，在评论西人喜爱骑行自行车比赛之时，还不免掺有几分不解和讥讽的意味。《点石斋画报》之《跑车角艺》有配文写道：

乘车以取逸也，而脚踏车则劳甚；且更取独轮之式，御失其法，颠蹶随之。乃泰西风俗，间有以此车赛跑者。……赛毕取花红牛酒赠胜者而各散，而伤科医生又增一番忙景矣。<sup>11</sup>

自行车在中国的传播一开始遇到了极大挑战。

图2：《跑车角艺》，画面右下方一骑车西人跌落水中，颇为狼狈。来源：《点石斋画报》已集第十二）。



### 文明奇器

19、20世纪之交，庚子事变之后，在西力东侵和西学东渐的共同作用下，民族心理防线终于在震荡中解体，崇洋心理渐次取代了“天朝上国”的观念。《申报》有《风气日开说》一文，论述人们对于西洋事务由最初“惊奇诧异”，到后来“深加慕悦”的变化：“今日之中国已非复曩日所比，曩者见西人之事，睹西人之物，皆群相诧异，决无慕效之人，近则此等习气已觉渐改，不但不肆讥评，而且深加慕悦。”<sup>12</sup>对于这种社会心理的转变，陈旭麓先生如是说：“这种心理征服的结果，不仅反映于封建统治者的奴颜与谄态，反映于

作为社会中坚的士大夫阶层的精神支柱的分崩离析，而且更广泛地反映在普通民众阶层从排外到崇洋的风气的急剧转化。随之而来的，便是欧风美雨驰而东来的文化变迁趋势和以西洋为文明的社会心理认同。”<sup>13</sup>

同样是《点石斋画报》，1897年《赛脚踏车》的文字中再也看不出中国精英群体对自行车的任何贬损，取而代之的是热烈地赞美：

脚踏车，一代步之器也。曷足以彰明典礼，而未始不可以鼓动性情。前年，海上尚不多见，至近年来，始盛行之。本届庆祝英皇之日，各西商喜脚踏车之多而乘坐之者众也。于是豪情霞慕、逸兴云骞，共集于泥城桥迤西之赛马场。车则钢丝如雪，轮则机括维灵，一升一降，不疾不徐，如鹞之飞，如鹰之隼，瞬息万里，操纵在两足之间，而东洋车不能方斯迅疾，马车亦无此轻物，由其驾驭之熟，而练习之深也。以视跑马之专藉马力，跑人之专用人力者，迥乎不同矣。……行见脚踏车之利用，日盛月新百进而益上者，此特小试其端耳。<sup>14</sup>

图3：《赛脚踏车》，1897年上海公共租界为庆贺英王维多利亚登基六十周年而在跑马场举办的一次自行车比赛纪实。来源：《点石斋画报》元集第八



此后，华人骑行自行车的报道开始见诸报端。《申报》1898年1月28日报载：“泰西向有脚踏车之制，迩日此风盛行于沪上，华人能御者亦日见其多，轻灵便捷，其行若飞。”<sup>15</sup>；同年4月1日，《申报》更是以《脚踏车将来必盛行说》为题作了头版社论：

若夫不劳膏秣，不损货财而又能捷若风霆卷舒甚便者，则惟西人所行之脚踏车。查脚踏车之制，不知起自何时，近数年来，沪上寓居西人多喜习此。每日黄浦滩一带，此往彼来如梭织，得心应手，驰骤自如。然此旨苟非练习纯熟，则乘坐未稳倾跌随之。西人之所以能从心不踰者，亦系自幼相习，非一朝一夕之故也。顾或者曰：西人于游戏之事，每有深意寓乎其间。今脚踏车不过籍以娱畅心神，□观耳目，地若平坦，或可任意游行，倘至高下不平之处，未免既有阻碍，亦何必专心习此。而脚踏车之来，且日盛一日哉，则谨应之曰，是盖未知，脚踏车为用之广也。<sup>16</sup>

较之以往，自行车的技术劣势犹在，中国道路状况依然恶劣，但是中国人观察的角度却变了。自行车再也不是那个“究竟费力，近不多见”<sup>17</sup>的无用之具；转而变为可以“娱畅心神”并寓有深意的文明奇器。在社会日渐崇洋心理的大背景下，上海《游戏报》讲述了这样一个故事：

乡农灌田以水车置田畔，两足踏之即能挹彼注此。有某农人一日因事至沪，见泥城桥一带乘脚踏车者络绎不绝，归而告人曰：“上海一种车子以两脚踏之即能行动，其捷如飞。我乡的车子一样用脚踏，且所踏不止一人，然从未见过有一部能行动的，究竟是何缘故？”一老农掀髯叹曰：“此即中国人不及外国人之处。”<sup>18</sup>

如今看来，自行车与中国传统之脚踏水车，除了都用脚踏运转之外，实在是风马牛不相及的两件器物，如此比较着实有些荒谬。然而撇开荒谬不论，以此迥然不同之两种器物，借助“老农”之口，执笔者所欲表达的是中国不及西方之普遍性，反应的是中国人慕悦西方的社会心理。

自行车是此时中国人心中“文明”、“先进”与“现代”的象征符号。1900年，中国民族资本投资创办的第一家近代机器面粉厂——阜丰面粉厂，以其设备技术先进而著称。为了推销产品，将本厂出产的面粉与“现代化的生活方式”、“最先进的生活理念”相关联，老板孙多森、孙多鑫兄弟二人毅然将面粉的产品商标由“老车”牌更改为“自行车”牌。

<sup>19</sup>

1901年的《中外日报》刊登踏飞车行广告：“本行专办各种脚踏车，出售外洋头等机厂奇造一种飞轮脚踏车，其速较快。本行不惜重资，远运而来，刻已到申，……想绅商之乐步飞者当欣喜而闻，为特布启。”<sup>20</sup> 1904年《申报》刊登大惟车行广告：“本行今有新到英国头等脚踏飞车，名罗物，……其价比众格外公道，凡绅商赐顾者……”<sup>21</sup>20世纪初，报纸行销自行车的两则广告可以看出，此时自行车价格昂贵，属稀罕之物，主要消费对象是士绅巨贾、纨绔阔少等社会上层人群，其中尤以有接触西方经验的人士居多。<sup>22</sup>

晚清中国城市道路多狭长、凹凸不平，且大都是摩肩接踵，车水马龙，人若想骑车上街潇洒一游，则必先将车技习练纯熟。在上海，新近涌现出的公园等城市公共空间，成为骑车人聚会习车的理想去处。是时，张园作为上海最大的公共活动场所和游乐中心，自然成为骑车游乐的首选之所。孙宝瑄《忘山庐日记》光绪二十四年（1898）3月27日云：“甫至张园，观诸人试足踏车”，看来作者还只是一个岸上观潮之人。老上海陈无我所写的《游张园十快》中有“一快”就是记述当年园中习练自行车的情形：“青草隙地见有多人试演脚踏车，有一人躯体粗肥，见猎心喜，必欲一试。友人苦劝不听，甫踏上即跌下，车即滚倒，此人费尽气力尚未爬起，岂不快哉！”<sup>23</sup>1903年秋，张园还举行了脚踏车大赛，赛程是一英里，设有贵重奖赏，参加者不限资格，只要交费五角即可，进场学习、练习者不取分文。<sup>24</sup>不仅张园，“每、愚两园，尤为脚踏车所荟萃，所乘者皆欧美制，光泽可鉴，点缀于香车宝马间，如蛱蝶穿花，有声有色，其素擅此技者，纵横驰骤，颇有脱于弹丸、御风而行之妙。其技之神，间堪凌驾西人矣。呜呼！吾中国四百兆人手足耳目心力材力，何尝有见逊于西人之处？！”<sup>25</sup>

园中习车几日之后，这些富家青年子弟就按捺不住急性，骑车上路了。从清光绪年间的桃花坞木刻年画《上海四马路洋场胜景图》中可见当时上海马路上的芸芸众生像。图中一个眼戴墨镜、头拖长辫的时髦华人青年俨然已经骑着自行车飞驰在西式四轮马车旁边了。“近日洋场之内，风行脚踏车，每值夕阳西下，青年子弟狭袖短衣，相与乘脚踏车驰骋于衣香人影之间，亦娱乐之胜事也。”<sup>26</sup>

其他中国城市也陆续出现了华人骑车的身影。1898年一则有关江西的报道：“近日上海盛行脚踏车，江省初无所见。昨天某少年乘坐双钢轮脚踏车，由进贤门至贡院前一带驰骋往来，迅捷如飞。士人见所未见，无不讶为奇制。”<sup>27</sup> 当两个深入中国内地的洋人 Fullerton 与 Wilson “在1909年乘坐骡车蹒跚地行经山西时，十分惊讶竟有一名地方士绅骑着脚踏车超越他们。”<sup>28</sup> 不仅江西、山西，北京、天津、苏州、汉口、济南、杭州、广州，甚至位于内陆的成都<sup>29</sup>，都有了华人骑自行车的记录。在20世纪初年，中国城市中自行车传布的态势已经普遍呈现。

此时传入中国的自行车在技术上还不完美，还不能作为功能完备的代步器械，只是闲时游戏娱乐的工具。但作为西方文明的象征，西方生活方式的载体，中国人对自行车表现出的兴趣并未稍减。在那时的中国人心中，能否学会骑行自行车是一种姿态：一种向往文明，乃至代表文明的姿态。

### 自行车阶级

20世纪20年代，中国的各大城市的交通工具结构正在发生着翻天覆地的变化。以上海为例，1889年的6月14、15、16三日，工部局工务处主任梅恩（C. Mayne）曾在外白渡桥对上午8点到下午8点过桥的车辆人马数作过统计。兹将其数据与1926年5月17、18两日，上海公共租界工部局在同一地点对上午7时到下午7时各种车辆的数量统计数据作表格对比，可见上海城市交通工具近代化的轨迹。

图4：1917年，上海市南京路街景，自行车、人力车、电车、汽车等多种交通工具来往穿梭于路中。来源：<http://www.virtualshanghai.net>。



表1：上海外白渡桥通行交通工具变化表。<sup>30</sup> 附注：1889年数字系3天平均所得（约数）1926年数字则是两天平均所得，所通行的车辆中货车未被计入。

时间	行人	人力车	马车	轿子	马	自行车	摩托车	汽车	公共汽车	有轨电车
1889	11770	6984	544	9	11	-	-	-	-	-
1926	50823	14600	-	-	-	3459	194	3764	172	922

37年间，上海马路情景的这种颠覆性变化，也不同程度地发生在中国的其他城市。聚焦自行车，“据驻华各地日使领去年年终（1927年，笔者按）报告，我国各城市近来对脚踏车需要状况，皆增加甚速。”<sup>31</sup>

这份转译于日本《通商公报》的各地日本驻华领事所作的报告，可以帮助我们大略了解到20世纪20年代自行车于中国城市的传布情形：

“济南”：济南每年销卖脚踏车数殊难得确实之统计。据该业者言，谓每年约一千辆，价值约五万元，零件配件等亦约值五万元。最近道路改良，使用脚踏车者大增。欧战时市场几为日本所独占，战后德国高利克（音译）牌脚踏车输入，销路着着扩充。日本之红狮牌、僧帽牌等车，一般人皆视为劣货不甚欢迎。……

“营口”：本地每年需要脚踏车约二百辆，其中一二成为德国货，余为日本制品，尤其以堺公司制品为多，堺公司品每辆日金三十五元，德国品日金五十元至五十五元。……

“奉天”：……华商无专门以此为业者，皆由杂货商或车辆商兼卖，近来该地输入之脚踏车约八成为日本品，其中以名古屋地方所制者居多数。现在奉天城市所用之脚踏车数不足一万辆，闻近年乡间亦有相当销路，此货销路似颇有扩充之余地。

“苏州”：……此地近两三年来脚踏车极为流行。其初，本地华商仅由上海运入少数，运费及其他费用既比较颇高，而该商又贪厚利，以至销售价格甚昂。前言之桥本商行（本业为制钮业）有鉴于此，自去冬（一九二六）以来，由大阪购入日本品若干试卖，成绩甚佳。利用报纸广告，近年来渐有由内地订购者。苏州去上海甚近，每年英美德各国制品之运入约五百辆。目下车体以英国肯涅特

（Kennett）牌名誉最佳，皮带则以邓禄普（Dunlop）公司制品为最盛行，惟日本品价格如能低廉，当再有分得一部分销路之希望。现在苏州之道路渐次改修，而

当地士绅等所拟修之苏州上海间及太湖沿岸诸市区之汽车路，如能开通，则此货销路必然增加，故斯业将来实大有可望。……

“杭州”：杭州脚踏车使用总数现约七百辆，其中六成为日本品，皆由上海转来，绝无由日本直接输入者。……

“福州”：福州之脚踏车，似于一九一五年，始有相当输入。当时街道极不平坦，人民亦尚未达嗜好之程度，仅输入一百五十辆左右，其后中绝。近来因道路改修，输入渐有增加之倾向，然实际利用者尚属寥寥，大半为娱乐及运动之用，车辆数仅约三百五十辆，本年（一九二七）该货三分之一以上系由日本内地输入，惟此品现虽尚未普及，仅为娱乐品，然此后随道路之改良，实用的需要当见增加。至于市场状况，则至今日止，输入之货仅有美国品及日本品两种，美国品（邓禄普）牌有优美坚固之称，然价格每辆约需银元七八十元，不适于一般之需要，故销路不甚畅旺。日本品（商标多种）每辆由银元四十至五十元，颇受欢迎，（值银元二十元以下之品，其寿命仅数月，目下名声甚劣）……

“南京”：本地专门脚踏车商有同昌车行，此外德泰昌及袁丰号亦以五金商而兼营斯业。同昌车行之车，由上海该行总号运入，其他两家亦由上海购入。购入者系德国品及少数日本制品。现在似无直接输入日本车者，非由上海间接输入，即托本地下关湖北街二号日商三星洋行代订，就目下情形观之日本品销路有稍增之势。

“重庆”：重庆城位于扬子江及嘉陵江之合流点，街为石路，多峻阪，且四围山岳重叠，地形上不能利用脚踏车，故需要与销售者皆无，惟目下重庆成都门正在修筑汽车路之中，俟完工后脚踏车之需要当随之而生也。<sup>32</sup>

伴随着自行车在中国各个城市中的普及，骑车人的社会阶层也在向下流动，从社会上层群体，向下位移到城市中下层群体。自行车当然还是现代文明的象征，但不再为少数人群所拥有，代表西方的意味越来越淡，中国的味道越来越浓。

《新闻报》、《申报》等各大报纸中到处遍布着自行车的售卖广告，以得利车行兜售的英产“海格利斯自行车”为例，从其广告语为：“构造特殊、起乘安全、风行全球、到处欢迎、用以代步、经济便利。”此时“经济便利”代替了“不惜重资”、“代步”取代了“乐飞”，自行车商家以最敏锐的眼光看到了骑车人群体和自行车功能的这种转变。

最早在1911年，还是在上海，邮政局从英国购入了100辆自行车，开始用自行车投递邮件。这是自行车作为一种交通工具第一次投入了公用，自行车有了私用和公用之分。

图5:1920年,上海公共租界四川路上的邮差自行车队伍。来源:  
<http://www.virtualshanghai.net>。



中国其他城市随后效仿上海,公用自行车数量不断攀升。20世纪20、30年代,几乎所有中国城市的邮政局、电报局、电话公司、公用局、警察局等机关为执行公务,提高办事效率都为其职员配备了自行车;而私用则是普通市民作为代步所用和运输工具购买使用,这里包括各个洋行的职员、各大学堂的教师学生、各家报社的记者,等等。但无论公用、抑或私用,他们都被归类为自行车阶级,在城市的街道上与气焰嚣张的汽车阶级和靠出卖劳力过活的人力车阶级相区分。

中国著名记者、作家萧乾<sup>33</sup>在写于1934年秋天的散文《脚踏车哲学》<sup>34</sup>中,以其独特敏感的笔触给读者刻画出了一幅完整的北京街头的社会分层图和自行车阶层众生相。

文章一开头,他以戏谑的口吻自嘲道,因为“买到一辆过手的杂牌车(自行车,笔者)”,他的那些“穷朋友”开始视其为“有产者”了。“自从我的脚不与那硬的石头和稀的泥浆发生直接磕碰以来,我享到了新的舒坦,可也感到失去了原有伙伴的孤独。”不过在“一个人被带到另一个崭新世界后”,他在马路上又交到了许多“新”朋友:

速度和身分使我的友谊既不能去高攀，也无从下就，恰好是和我一样拥有脚踏车的人。结交不必由哪方采取主动，我们在感着同样的不便，也沾着同样的光。一辆英国“三枪”<sup>35</sup>拐倒了一辆人力车，那时德国“汉堡儿”<sup>36</sup>的同样有理由笑——而且胜利地笑。但对面冲来凶猛的汽车时，则大家同样惊慌。

在萧乾的眼中，自行车阶级也并非千人一面，相反，会因为主人的不同，各有其个性，表现出所谓近代中国城市社会中间阶层的复杂性：

象那税局科员的“鹰牌”<sup>37</sup>，如果他由你身边骑过时，你会想到这人整天的时间都花费在这车子上了。电镀的前叉子亮得象银条，绿的走水绸斜扎在邓路普红胶皮的长喇叭上。他不容一粒尘土沾在轮盘上，因为他记得这一路要和多少漂亮的人擦身而过。可是这点顾忌锐减了他的速度，结果只配在马路上摆摆架子。

讲快，要算电报局的那位科员了，只要登上车，他便飞下去了。车身找不到一点装饰，但求轮带够硬壮，中轴有着润滚珠的油就成。条上纵然爬满了去年的泥疙瘩，他也不介意。他知道警章是给弱者定的。巡警用木棍指挥他，他会连木棒给撞掉。七十岁老太婆的命多半悬在他的轮下，监牢也是他可能的栖所。

守分的车多半蹓在路边。他忌用眩目的颜色惹人注意，也不在侪辈的挑战后增加脚下的力气。他手指总勾在后闸的机关处，准备可以随时停下。每辆汽车的影子全能使他脸上泛出畏惧的表情，可是在无人知晓的时候，也会吐上几句对汽车的怨语。……

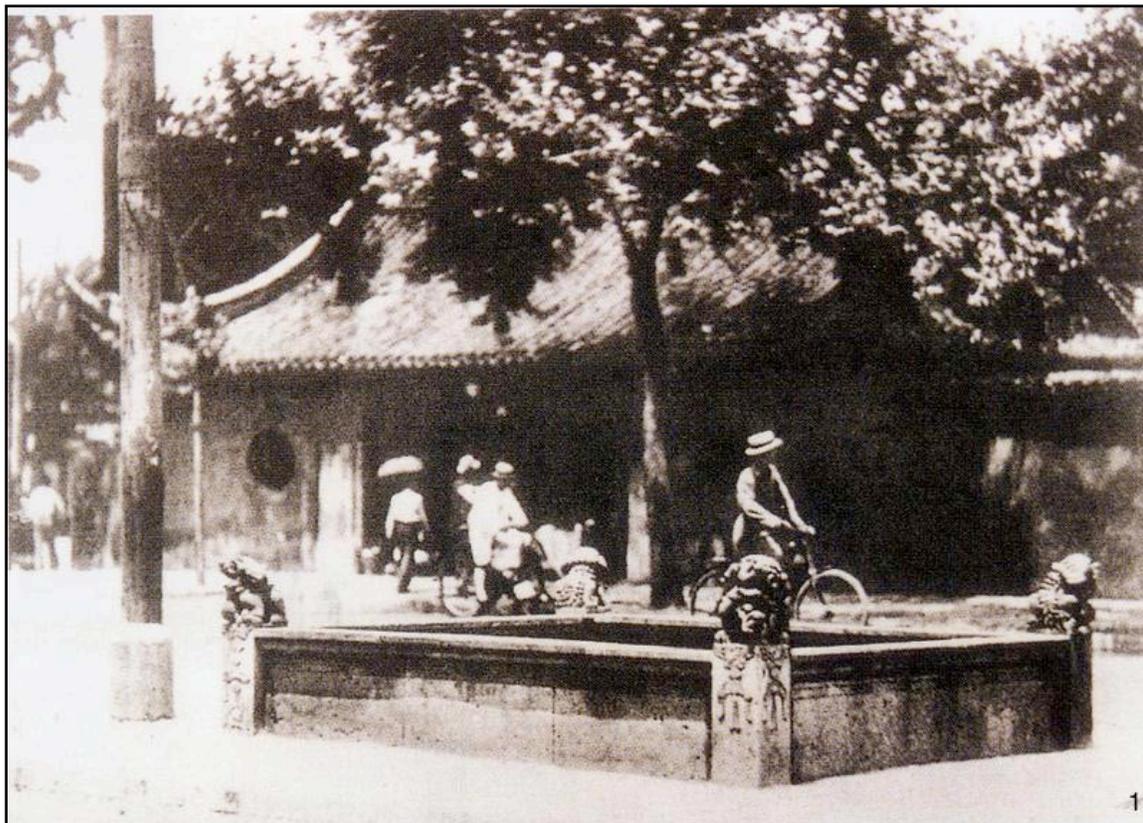
有些骑车的感到骑在汽车前永远要受到压迫，乃尾在这巨物的后面，任它去冲路，既迅速，又威风，特别在压过同伴的尸身时。但这种人向为侪辈所不耻。

还有些无能而又想做点动人事件的骑车者，在汽车离得远的时候，就骑在马路中心，做几个反抗汽车的姿势。只要在场弹压的警察向他一挥棒，就即刻躲在最安全的地带去了。这种人只能获得一个丑角应有的喝采，永远不能为同伴所信赖，或为敌人所畏惧。

萧乾这篇带点象征意味的散文，原题为《路人》，收入《珍珠米》<sup>38</sup>时改为《脚踏车的哲学》。萧乾自己在1984年评论此文时说，“这是我对社会的一点分析。骑车者指中产阶级，人力车指劳动人民，汽车指军阀和国民党反动统治者。文中现身说法，对‘世故’有所挪

揄。”<sup>39</sup>萧乾对20世纪20、30年代遍布于北京城市街道中的骑车人的文学描述，轻盈鲜活地展现了那时中国城市中间阶层的夹层生存状态。

图6:20世纪20年代的中国城市中，骑自行车代步的市民已经相当普遍。来源：<http://www.virtualshanghai.net>。



### “自由车万岁！”

在中国城市居民接受、并享受现代交通工具所带来的生活便利之后不久，发生在20世纪30、40年代持久的战争，给中国城市民众又上了鲜活的一课。现代战争不仅是人与人的较量，亦是能源的争夺。《申报》1942年4月25日“本报特稿”中，一针见血地指出：

在现代战争中，一滴油等于一滴血，无论哪种作战利器，没有油来燃烧和润滑，立刻失其效用，油对于战争的重要性，可以想见。所以各交战国家，即使存油充足，供应不虞断绝，也莫不竭力节省油的消耗；然而战争机构的用油，不得稍缺，免得影响作战能力，退求其次，只得限制平民用油，力求节流。而平民用油，什九耗于汽车，既受限制，汽车便像抽掉鲜血的“市虎”，不复能称雄于通衢。<sup>40</sup>

图7:1937年淞沪会战爆发时，从战场骑自行车匆匆逃往租界避难的中国难民。来源：  
<http://www.virtualshanghai.net>。



汽车、摩托车的正常运行要依靠汽油，电车的正常运行要依赖电力。上海，作为近代中国最大的都市，在太平洋战争爆发之后，全城的公共交通几乎陷入瘫痪。由于汽油的缺乏，以致到了1942年1月10日上海公共汽车完全停运，<sup>41</sup>而电车业“亦受电流节省计划影响，而实行减少车辆，缩短时间”<sup>42</sup>，不仅如此，所余营运车辆的数量，因零件损坏无法及时补给，也不断减少。到了1945年5月，上海有有轨电车128辆，但开行者不足百辆；无轨电车200辆，开行者仅30辆。<sup>43</sup>有人将20世纪40年代的上海马路与战争之前相比较：“畴昔乡人来沪，视马路为畏途，盖汽车飞驰，踵趾相接，偶不留神即有丧命之虞，近日则每见背负肩挑之群，行经马路中心，态度从容，若无其事，此为本埠（指上海，笔者按）情形剧变之缩影。”<sup>44</sup>

上海况且如此，中国其他城市亦可想而知。

在公共汽车停驶、私人汽车、摩托车受到严格限制，电车大规模缩减的窘迫现实面前，中国城市居民的出行需求，只有依托包括人力车和自行车等由人力驱动的工具来满足。

福无双至、祸不单行，此时人力车的使用成本也随着市场规律的调节而不断攀高。“国米洋米一限制，包车夫食量惊人，三四个人轧来的米，只够养活一个包车夫，于是包

车也不是阿狗阿猫可以坐了。”<sup>45</sup>市民因人力车“生活程度日高，车夫索价太贵，不堪经济”。<sup>46</sup>对绝大部分中国城市居民而言，真正可以依赖的只有自行车代步一途。自行车作为不需任何能源就可通行无阻的轻便交通工具，此时优势显露无遗，需求与日俱增。自行车“既省钱，并且很便利，只要一辆在‘脚’上，便可到处通行了！所以脚踏车成为目前上海最时髦的代步器。”<sup>47</sup>

与自行车在中国城市中大规模地使用相同步的是，自行车所有人和骑行者的阶层鸿沟亦被填平。自行车再次赢得了中国社会“中上阶级”的芳心。此后很难在城市街道上再以交通工具标志区分社会群体的阶层。

自由车现为本埠（指上海，笔者按）最流行之交通工具，登记数量激增，自行车行交易频繁，街头自由车之踪迹，川流不息，此项足踏车辆，以前仅供勤务送信等用途，今则已为一般中上阶级所垂青，若干汽车车主，且已降格乘坐，若干公司经理，且购备自由车多辆，以防电车停驶时，供职员辈应用者。<sup>48</sup>

自行车传布于中国的走向，朝夕之间被战争所扰乱。数十年来，受尽汽车阶级冷眼的自行车，如今备受欢迎。自行车再次幸运地成为马路之上的代步工具。

著名导演、电影明星在现代社会中被视为摩登的代言人，往往具有极强的影响力，他们骑行自行车，是城市街头一景，自然不能与一般大众相提并论。电影导演方沛霖曾如此装扮自己的自行车：“车上的点缀品（其实是都有用处的）统计一下：计有响铃一支，喇叭一具，镜子一面，克罗米保险挡一副，左右轻弯揭示器各一具，前翼子板上电镀克罗米立体铜鹰一支，后翼子板上真印度红玻璃两块，纯铜旗杆一根，书包格及脚架子各一具，还有在车身边的皮盒一个，内装修理工具一套，皮盒上还架着打气筒一只……”<sup>49</sup>，颇有些与众不同；而名人的影响力，同样不可小觑：“像陈云裳、童月娟、韩兰根、顾兰君等都出入用崭新自由车代步，台型十足，于是市上（指上海，笔者按）一般摩登男女认为骑自由车最出风头，也效法大明星穿着西装衬衫及西裤装，鼻上还架着一副太阳眼镜，招摇过市。”<sup>50</sup>

不同于名人在自行车装饰上所下的功夫，普通市民则更愿意在自行车的实用性拓展方面花费脑力。自行车在中国早已被广泛地利用作代步和运货的工具，但在战时资源紧缺的环境下，一般的自行车应用已经不能满足日常生活所需，中国城市的马路上出现了许多样式不同、功用各异的自行车：

有三轮单坐的，这是仿效机器脚踏车的样子，在车旁挂上一只坐篮，不过坐的人

未必怎样适意；有的四轮的，坐车的式样仿人力车，挂在自行车的后面，这在搭车的人就比较来得舒服；最近发现的，有三轮车，后部仿马车的式子，可以并坐着两人，驾驶的人在前面，和三轮送货车相仿，搭车的人如坐在马车上一样宽敞，这就更为进步了。至于运货方面的，听说最近亦有新式的在制造，一次可以运送千把斤的货物哩！<sup>51</sup>

文中叙述，模仿摩托车的三轮自行车，是在车侧方添装船形藤筐和一个车轮，可多乘坐一人，自不必多言；而四轮自行车，为搭车人舒适而造，适于载客，大可供许多事业的汽车夫用以谋生；而三轮仿马车自行车，则最宜小家庭使用，让孩子们安坐车厢里，父母则踏车而行。至于运货可达“千把斤”的新式自行车，笔者亦未曾见过图片，不知是何物也。在其他交通工具相继敛迹的时候，自行车终究成为“平民交通的轿子”，为民众日常生活提供了诸多便利。无怪乎时人在报纸上喊出“自由车万岁！”的口号。<sup>52</sup>

图8：1946年的北京街头随处可见自行车、改装三轮自行车等。来源：LIFE 杂志。



## 中国皇帝与自行车

### 光绪帝与自行车

紫禁城红墙内传出的中国皇帝与自行车的轶事，始自光绪帝。与晚清其他几位皇帝不同，在中国历史叙事中，光绪帝向具有一个痛恨落后、热心西学、冀望变革、追求进步的形象。19世纪末期，自行车作为存世不多的现代物件、文明奇器，先与光绪帝有牵连，亦在情理之中。

根据一位名为赫德兰 (I. T. Headland) 的美国人回忆：“晚清朝廷中对于新学的态度发生转变，最初也是从一些小事开始的。……为了哄好小光绪，太监们设法买了各种各样的西洋机械玩具。小皇帝稍大一些，太监们又给他买来了精致绝伦的钟表、手表。光绪少年时对电报、电话、汽车、轮船、电灯、蒸汽机都怀有极大的兴趣，并把这些东西买到宫里，后来又在全国推广。后来为了宫中的娱乐，他又派人买来了留声机、电影摄影机和自行车等等洋玩艺。总之，所有独特的、有用的、现代西方的一些发明都被他买到了宫中。”

53

书中甚至记录了光绪帝得到自行车的细节：

有一次，那个太监看见我妻子放在游廊上的自行车，就问我：“这是什么车？”

“这是一种能自己行走的车。”我回答说。

“怎么用呢？”我把自行车搬下来，在院子里骑了一两圈。他张大了嘴，睁大了眼睛看了半晌。我一停下来，他就问：“怪呀！为什么这车就是不倒呢？”

我告诉他，凡是运动着的物体就不会倒下。这个道理适用于世界上任何事物。

第二天他来的时候说：“皇上想要自行车骑。”我妻子就让他把自行车带进宫里。不久，就听说皇上正在学骑自行车。有一天，他的长辫子卷进自行车的后轱辘里，从车上摔了下来。和当时很多中国人一样，他从此不再学骑自行车了。

54

赫德兰在《一个美国人眼中的晚清宫廷》中所记载的光绪帝曾学习骑行自行车的故事是否属实，笔者并未寻找到其他佐证，暂且存疑。而光绪帝的继任者宣统皇帝与自行车的一段情缘，则是世人皆知。

## 溥仪与自行车

意大利著名导演贝托鲁奇（Bernardo Bertolucci）在拍摄清朝最后一代君主爱新觉罗·溥仪的传记性电影《末代皇帝》时，影片中的有段场景是讲述的来自苏格兰的英籍老师庄士敦（Sir Reginald Fleming Johnston）赠送溥仪一辆自行车并教会他骑车的故事。自行车，作为导演心目中西方文明的象征，在影片中有一个长时间的特写。在这个镜头中自行车是主角，庄士敦推着它走进狭长的大门，而此时的溥仪和他的伙伴们正着迷于“隔幕看人”的游戏，接下来是庄士敦的特写镜头，庄士敦看着玩游戏的溥仪，眼神中似既有不解，也有无奈。庄士敦耐心地教会了溥仪骑着自行车在故宫中四处游走。此处电影的象征意味极其明显：西方为东方之师，给东方带来了先进文明；而西洋器物自行车从根本上打动了溥仪，这位代表中国传统与正统的末代皇帝。

图9：电影《末代皇帝》剧照。



贝托鲁奇导演的《末代皇帝》在中国，甚至世界范围内都获得了极大的成功，1987年这部电影一举拿下了美国奥斯卡金像奖之九项大奖。庄士敦送予溥仪自行车的故事也随着电影的影响力，成为一种末代皇帝拥有第一辆自行车的最为流行的说法之一。

而电影毕竟是电影，而非历史真实。笔者阅读过的庄士敦所留下的史料，尤其是被视为了了解溥仪第一手珍贵文献资料的《紫禁城的黄昏》（*Twilight in the Forbidden City*）中，并没有庄士敦赠与溥仪自行车，并教他骑车的记录。作为帝师，庄士敦曾在紫禁城中教导溥仪英语、数学、世界史、地理等课程，也的确使溥仪接触了不少西方事物，如墨镜、电话、网球等，但这其中并不包括自行车。

郭布罗·润麒，末代皇后婉容的弟弟，事后曾对《末代皇帝》影片将自行车带进紫禁城的“功劳”归结给庄士敦，感到很是不满。他在2004年曾说：

不少文章里都说：是溥仪的英国老师庄士敦把第一辆自行车引进了紫禁城。作为这件事的当事人，我敢负责任地告诉读者，真正把第一辆自行车引进紫禁城的人是我。我至今还清楚地记得，我们家里的第一辆自行车，是我妈妈弄来的。我觉得这玩意儿挺新鲜，一定很好玩。自己有了好玩的新鲜玩意儿，总忘不了同样贪玩的皇帝姐夫。于是我把自己家的这辆自行车骑进了紫禁城。<sup>55</sup>

郭布罗·润麒认为自己是“真正引（自行车）进紫禁城的人”的说法同样也难以成立。在郭文中，溥仪接触自行车显然是在其1922年大婚之后，而润麒并没有交待自己的母亲为什么家中会有自行车。不仅如此，光绪同父异母弟，溥仪叔父载涛之第二子溥佳的回忆也与之相左。

溥佳是溥仪堂弟，年幼即进宫给溥仪伴读，与溥仪关系最笃。据溥佳回忆，1922年溥仪大婚时，他送了溥仪一辆自行车作为礼物：

我送溥仪的礼物是一辆自行车。因他从未骑过自行车，看了十分高兴，就开始练习起来，不料陈宝琛得知后，把我狠狠申斥了一顿：“皇上是万乘之尊，如果摔坏了，那还了得。以后不要把这些危险之物进呈皇上。”他还劝溥仪不要骑，幸而溥仪并没有摔伤，练了几天就会了。他后来自己又买了许多自行车，时常我们以骑车为乐。<sup>56</sup>

溥佳赠车给溥仪的史料显然更贴近历史事实。一是赠车时间较之润麒为更早，时间在溥仪大婚之前夕，即使两人所述均属事实，也是溥佳送车在先；二是事件亲历者溥佳之父载涛以玩车著名，是京城中最早接触自行车的玩家<sup>57</sup>，前后因果更为明晰。据《末代皇叔载涛沉浮录》的记载，“载涛生性好动，除了爱马骑马，还酷爱骑自行车，从十几岁开始学骑车，一直骑到八十岁。当时，自行车在北京还很稀罕。载涛由于一个偶然的机，在皇宫内看到一个民间艺人表演骑车术。这位艺人精湛的表演深深吸引了他，促使他下定决心去尝试驾驶这件神奇之物。如果说王公大臣及遗老们对子弟学骑马还表示赞同，对骑车则无不认为有失体统，不符家规。然而载涛对这些全然不顾。他冲破重重阻力，终于掌握了这种新玩意儿——脚踏车。当时，经常可以看到骑着自行车的涛贝勒爷，在大街上快活地溜来溜去。……载涛为了骑车游玩时有人陪伴，他让家里人都学骑车。载府里的成员，不论大人、孩子，男的、女的，夫人、格格，下人、听差，都得学骑车。而且不论哪个学

习骑车，他都要一个个手把手地亲自教。溥仪勒骑起了自行车，带动了京城一大帮王公贵族子弟，甚至影响了居住在紫禁城内的小皇帝溥仪。”<sup>58</sup>

溥仪一下子就被自行车所吸引，据御前外随侍从周金奎1965年回忆：1923年夏天，紫禁城曾有一场大火，这次把“建福宫及其附近的静怡轩、延春阁、积翠亭、凝辉楼等全部烧完。”清理完毕后，溥仪索性就“在这里开了一个运动场，每日在这里打网球，练自行车。为了学自行车，他（指溥仪，笔者按）特以每月100元的工资，聘请飞车小李三教他骑车玩儿。”<sup>59</sup>可见，溥仪对于骑行自行车的热爱。

末代皇帝溥仪与自行车最为人津津乐道的故事，是他在《我的前半生》回忆录中的短短一句话，他说：“为了骑自行车方便，我们祖先在几百年间没有感到不方便的宫门门槛，叫人统统锯掉。”<sup>60</sup>溥仪是清王朝最后一位皇帝，三岁登基，六岁退位，天性懦弱，一生为各派政治势力所利用，并无甚伟大而可称道之建树。也许他敢于把祖宗不肯动的门槛锯掉，是少数几件被后人反复书写的历史情节之一。对此，溥仪自己也颇为骄傲，晚年他在重游故宫时，“在经过没有门槛的宫门时，他一边指给人们看，一边笑着说：‘这是我的成绩，为了骑自行车，我敢于把祖宗不肯动的门槛锯掉！’这时可以看出他对童年生活也有一些有趣的回忆。”<sup>61</sup>

溥仪究竟锯掉了多少门槛？据实地勘察，门槛被锯掉的主要部分主要分布在东西六宫和御花园，约有20余处。另外，储秀宫的东侧门的门槛南端只锯了一半，锯口犹在。<sup>62</sup>以此想象，当时溥仪骑行自行车活动的大致范围：“通过西一、西二长街到御花园，到东一、东二长街，可进东六宫一些宫殿庭院，南头出东一长街内左门或西一长街内右门可到乾清门外广场，以及景运门外和隆宗门外的区域。”<sup>63</sup>

当然，溥仪到底锯掉了多少门槛，并不十分重要。在中国的自行车文化中，溥仪学习骑行自行车的故事有着独特的地位和魅力，以至于成为本文书写所无法回避的一个议题。

## 自行车上的“她们”

除了深锁在紫禁城中的末代皇帝之外，近代中国城市街道上还涌现出一个特别值得关注的骑车群体——女性。19世纪后期，西方社会中激荡着的自行车热潮，曾引发一场轰轰烈烈的妇女解放运动。后人形象地将其称作“灯笼裤革命”。在中国，自行车上的“她们”与西方女性相比有何异同？这是下文所要讲述的内容。

## 洋学堂的女学生：宋霭龄及其他

19世纪的历史文献中有关自行车与中国人的记载本就极少，且多未标出准确时间。跟据美国学者Emily Hahn的研究，第一个学会骑行自行车的中国女子是宋耀如的大女儿宋霭龄：

宋耀如喜欢骑脚踏车，也是上海第一个拥有脚踏车的人。在霭龄十岁生日（1899年，笔者按）那天，他送给她一辆脚踏车，对霭龄，她是当时中国所有女孩当中第一个拥有脚踏车的女孩。她经常与父亲骑车出游，且不听劝告，骑车作弄环绕街上的警察而不肯罢休。<sup>64</sup>

19世纪后期，自行车在美国已经十分流行。作为一名卫理公会传教士，来上海传播福音之前，宋耀如在美国生活了整整八年时间（1878-1886年），对自行车想必熟知。他拥有自行车且喜欢骑车，并不令人奇怪。不仅如此，宋耀如十分注重对子女的西化教育，平常尽力保持美国化的生活方式，在他大女儿10岁时便赠与自行车，亦在情理之中。但Emily Hahn的研究依托何种资料，文中并无交待，笔者对其结论只能暂且存疑。

图10:1936年秋，上海车会的女学生相约骑车出游，在赫德路（今常德路）聚集出发。来源：上海图书馆。



可以肯定的一点是，包括宋霭龄在内<sup>65</sup>，晚清中国城市中出现的洋学堂（教会学校）的女学生是近代中国首批学会骑自行车的女性群体。

为改善女生之身心发育，破除中国女性缠足陋习，招收女生的洋学堂大都会将体操（即体育，笔者按）列为必修课程。而自行车则作为体操教育的一个门类，让洋学堂的女学生得以较早接触、熟知这一西方器物。1906年5月19日，上海西门外务本女塾及幼稚园曾举行运动会，其中有一项比赛就是“自由车”。<sup>66</sup>

## 妓女

除了洋学堂的女学生，妓女也是近代中国最早骑自行车的女性群体之一。

近代以来，中西交冲下人口流动加速，中国城市，尤其是租界城市中以妓女为中心的娱乐业日渐兴盛。在新生纸质大众媒体（主要是小报）的配合鼓吹下，妓女占据公共话题，成为近代中国第一代“明星”，走入大众的公共视野。从不拘传统的新奇奢侈的服装打扮，富贵华丽的住宅与家具，到极度追求奢侈的生活方式，妓女在晚清中国公众心中的形象是新奇大胆，标新立异，是那个时代时尚的代言人。

20世纪初，自行车作为价格不菲的游乐器械，<sup>67</sup>得到了妓女们的青睐。余之在《摩登上海》中写道：“晚清时期，自行车在上海人的眼里是一种奢侈品，那时候有谁拥有一辆自行车，那是一件了不得的事。有老上海写文章说在张园里骑自行车玩，那是上海滩一大乐事。那个时候的青楼女子以自己能在照相馆里拍一张照片为荣。”<sup>68</sup>

青楼女子不仅是与自行车合影留相那么简单，其中先锋者开始尝试跨车而行。《图画日报》中有两则妓女骑自行车的报道：

其一，“上海社会现象”中名为《妇女亦乘脚踏车之敏捷》，配文讲道：

自脚踏车风行沪地，初为一二矫健男子取其便捷，互相乘坐。近则阁楼中人，亦有酷喜乘坐者。每当那个马路人迹略稀之地，时有女郎三五，试车飞行，燕掠莺梢，钗飞鬓颤，颇堪入画。因作是图，并填踏莎行一阙：

踏莎行

马路人稀莺铃韵细，轻车飞过名姝丽，临风乱摆柳腰支，管他吹得衣裙起，钗凤斜敬鬓蝉不理，只将扶手连凝睇。逆钩频缩复频伸，娇嘘逗出如兰采。<sup>69</sup>



其二，是在“上海曲院之现象”栏目中刊登了《金谷香尘走细车》：

自脚踏车盛行于沪，乘者取其非常迅捷，每喜购试。其始虽仅三五少年，既而曲院中人亦戏效之，于是皆以张家花园为练习地，每自三四钟起至薄暮止，时有笑移莲瓣轻转橡轮盘旋于如烟芳草间者，诚绝妙，一副美人游戏图也。赞曰：时见美人飞车，游戏频蹴，莲钩紧栓，藕臂掩映，花丛往来，草地慎莫跌交横陈玉体。

70

被著者张春帆称为“嫖界的指南，花丛的历史”<sup>71</sup>的晚清著名“狭邪小说”<sup>72</sup>《九尾龟》中，就讲述了一位“家费万贯，年少封侯，又是堂子里头的管家、花柳丛中的老手”的潘侯爷，“最爱的是能坐自行车的女人”<sup>73</sup>；而曾是风云一时，生意却冷落下来的名妓沈二宝，为了生计投其所好，千方百计、巧设机关骑着自行车勾引潘侯爷，并取得成功的故事。且不详述小说内容，只看沈二宝骑车上路这段：

沈二宝便又向金姐借了一百块钱，用八十五块钱去电飞脚踏车行里头买了一辆飞轮女车。……出了公阳里，跨上自行车，由二马路转出大新街，望大马路泥城桥一带驶来。

上海地方坐自行车的人虽然很多，却都是些男人，除了泰西妇女也一般乘坐自行车之外，那些中国的妇女从没有坐着自行车在马路上跑的。如今蓦然见了沈二宝居然坐起自行车来，大家心上都觉得甚是诧异，不由得大家的视线就聚拢在沈二宝一个人身上。更兼沈二宝貌美年轻，骨格娉婷，衣装艳丽。而且这个沈二宝坐自行车的本领狠是不差，踏得又稳又快，一个身体坐在自行车上动也不动；那些人的眼光都跟着沈二宝的自行车，往东便东，往西便西，还有几个人拍手喝采的。沈二宝也不去理会他们，……一心一意的只想要去找那一位潘侯爷，好放出手段来笼络他，头也不回，一直往斜桥一带地方跑去。<sup>74</sup>

《图画日报》的二则图文报道与《九尾龟》小说中的细节描写<sup>75</sup>都证明，晚清中国城市中，妓女虽然多为缠足之人，却已经熟练掌握了自行车技术，骑车走到了马路街头。至少在上海，此时中国民众对妓女骑车的反应，则是诧异之后的欣赏，并未见负面评述。

### 更多女性群体的加入

20世纪30、40年代，更多女性群体加入到骑行自行车的队伍当中，相关报道愈来愈多的出现在报刊之中。女性群体成为近代中国城市自行车阶级的重要组成部分。“时代的进

展，女孩儿已冲出闺门在社会上角逐，当骑着自行车倏然地驶过街头。”<sup>76</sup>

这一时期，骑自行车的中国女性群体涉及的社会阶层相当广泛，其中既有为健康体魄、游娱身心而骑车的女中学生们<sup>77</sup>、女大学生们<sup>78</sup>；也有奔波街头，为生计糊口而骑车的女报贩们<sup>79</sup>、女职员们<sup>80</sup>。

图13：20世纪40年代，遍布城市街头的女性骑车人。来源：上海图书馆。



而其中最为引人瞩目的还是电影女明星群体。

1896年，上海徐园的“又一村”放映了“西洋影戏”，成为电影传入中国的标志。随后几十年中，电影作为一门外来艺术形式得到了中国市场的认可和中国民众（特别是城市民众）的喜爱。20世纪20年代，中国民族电影工业形成，并不断壮大，一批批电影明星在电影公司的包装下走向大众。上海逐渐成为近代中国电影工业和文化的中心城市。至30、40年代，电影明星的社会认同问题虽然还存在些许争议，但其经济地位之高已毋庸置疑，早已成为汽车阶级的一员。

1941年太平洋战争爆发后，这些汽车阶级不得不向下位移，主动自行车化：

电影界有名几个汽车阶级，陈云裳、顾兰君、李英、袁美云、梅熹、韩兰根、卜万苍、陈燕燕、黄绍芬，其中有夫妻双档，有单方一档，现在汽油断档，汽车只好放到汽车间里，陈云裳改乘脚踏车，车身全新，价值一千七百元，顾兰君是犹

太人，往往会打算盘，肉麻铜钿，只出了四百五十元买了一部中等的车子，卜万苍老早是脚踏车阶级，改坐汽车后，卖给韩兰根的，现在旧案重翻，卜万苍又要向兰根想法子了，兰根设法（弄）一辆给他，计卜万苍贴费二百元，黄绍芬广东人门槛顶精，买了一部三百五十元的就算数，岳枫秃子生光，不尚美观，也以三百七十元成交了一辆，刘琼一辆是日美开战之前买的，那时价钿已经九百元了，换了现在，恐怕两千不会少吗！样子崭（新），车身轻，刘琼日常翘起大拇指以拿马温自夸，韩兰根砂皮出名，老早买进一辆，只百余元，可是货色却相当道地。

81

图14: 20世纪40年代，著名月份牌画家杭穉英的代表画作。



许多之前并不会骑行自行车的电影明星们，也按捺不住内心的冲动，在拍戏之余，纷纷开始练习自行车，为骑车上路做好准备。其中最为知名的是，1937年凭借《马路天使》一片，红遍大江南北的著名影星、有“金嗓子”之称的周璇。1941年，轰动一时的“周璇、严华婚变案”后，周璇搬进了寄父柳中浩的公馆中居住。因为暂时没有新作，所以很是空闲，于是她在每日学唱京剧之余，兴起了学习自行车的念头：

自从公共汽车停驶，汽车限制行驶后，交通方面非常的不便，于是脚踏车乘时崛起，重振旧日的威风，路上几乎将成脚踏车世界了！许多电影红星，像陈云裳，顾兰君等，都以脚踏车代步了！周璇觉得学会后，比较便利得多，于是便在升平街上练习起来，但初学的人是很容易倾倒的，一天她练习骑脚踏车的时候，刚刚有些会，一不小心，便跌了下来，不幸一只脚胫跌伤了！不过伤势不重，现在已可恢复行动了！她表示并不因此而不敢再学脚踏车，反之，她会增加勇气，再接再厉的干一下子，务使学会后方休！<sup>82</sup>

周璇学车的事情，绝非特例。据当时的电影周刊的记者估计，“大小明星、导演等等，差不多有（自行）车者占三分之二。”<sup>83</sup>可见自行车在当时中国电影界的流行程度。

## 结 语

自行车遇到它“中国主人”以来的80余年间（1868-1949年）演绎出不胜枚举的精彩故事。

一是西方器物进入作为异质文明的中国环境之中，其形象演变与传布进程，并非如想象中呈线性发展过程。

以自行车为例，中国“自行车王国”的构建之路可谓复杂曲折，有其独一无二的发展路径。自行车与中国的初次相遇并不美好。时移世易，至19世纪末20世纪初，中国人崇洋心理渐次取代了“天朝上国”的观念，自行车从奇技淫巧变作文明奇器，成为中国人心中文明、先进与富有的象征符号。20世纪20年代以来，自行车在中国社会的普及程度愈来愈高。踏车而飞的中国人从社会上层，逐渐向中下层人群散布，各大城市中甚至形成了所谓的“自行车阶级”。自行车此时早已不再是什么可以值得炫耀的玩意儿，而是普通中国人出行代步的工具。抗日战争爆发后，战乱给自行车的普及发展提供了最好的契机。此时自行车乘时突兴起来，城市街道几乎成为自行车的世界。

决定自行车于近代中国普及成败的历史因素有很多。不同时期起明显作用的动因略为不同。20世纪30、40年代的战时中国，由于自行车自身的技术属性，在与其他交通工具的竞争中呈现压倒性优势，对自行车当时的大规模普及起到最为主要的推动作用。

同一历史因素既可为动因，亦可为阻因。社会心理、审美情趣等文化因素，在自行车传入伊始，整体呈现排斥倾向，而在1900年之后，却成为自行车普及的主要推动力量之一。

总体而言，作为西方舶来器物，自行车能为中国人所接受，决非某单一因素所能决定，而是综合作用的结果。除前述两种之外，其他历史动因还有经济因素：如自行车价格、民族工商业的发展程度、国人收入水平、消费习惯等；政治因素：中央、地方两级政府针对自行车出台的管理举措，直接影响到民众购买自行车的意愿；空间因素：城市化进程中的空间扩容进程快慢，亦是民众是否选择自行车出行的重要考虑指标；国际时局因素：两次世界大战对世界主要自行车工业国的影响，间接波及中国市场；如此等等。在这些历史因素的综合作用下，自行车不断与中国文化与具体国情相撞击，在撞击中改变，在改变中演进，最终使自行车这一“西物”，完全融入中国社会的日常生活之中。

二是近代中国文化语境中，皇帝骑行自行车的故事具有特殊的象征意义。

在末代皇帝溥仪的自行车故事中，其核心要素有三点：分别是溥仪中国末代皇帝的身份、自行车西方器物的属性，以及作为前现代中国代表的，即溥仪口中声称“我们祖先几百年间没有感到不方便的”、“祖宗不肯动”的门槛。近代中国所要解决，抑或是应对的所有矛盾的核心都活灵活现地在这个故事中呈现出来。

三是中国女性接受自行车的历史进程与西方经验迥异。

自行车在西方社会普及之时，恰当19世纪末欧美妇女解放运动首轮高涨之际。西方女性借此挣脱了“致命”束腹的束缚，学会了“理性着装”、户外活动。通过一场“灯笼裤革命”，自行车“将女性从家庭和孤立中解放出来，并对促进维多利亚时代女性争取平等的运动，拥有不可磨灭的贡献。”<sup>84</sup>

与之相比，自行车并未对中国女性在身体形塑、着装审美等方面产生如此重要的影响。<sup>85</sup>中国女性在接受自行车的历史进程中，期间虽然也存在着这样那样的争议<sup>86</sup>，然而至少在城市之中，在知识分子精英控制大众传媒话语里，中国人对于“女性与自行车”议题持有相当积极、正面的姿态。自行车拥有着现代、摩登、自由、健康等多种意涵。女子跨骑着自行车在近代中国的城市街道上，得到的常常是掌声和赞赏。自行车甚至被人认为是一件

女子“最适当的运动”。<sup>87</sup>

上海社会科学院历史研究所助理研究员徐涛博士

<sup>1</sup>近代中国对“自行车”称呼可谓多种多样，五花八门。其中以其脚力驱动之特点而命名的为最多，如“脚踏车”、“自行车”、“踏板车”、“足踏车”、“自转车”等；也有突出其西来之物的名字，如“洋车”、“自由车”、“洋马”、“洋驴”等；亦有源于中国传统文化的称呼，如“风火轮”；还有“钢丝车”、“单车”、“铁驴”、“铁马”、“铁骡”等说法。这些名称在时间上并没有先后之分，在空间上是并存的关系，中国南方以“脚踏车”为最普遍，而北方民众则多称之为“自行车”。笔者在本文行文过程中，为了保持一种阅读上的一致性，名称统一使用“自行车”（不包括引用部分），特此说明。

<sup>2</sup>中国至今仍然是世界上最大自行车的使用国、生产国和出口国。

<sup>3</sup>笔者之外，研究涉及“自行车与中国”议题的仅有4位学者：Amir Moghaddass Esfehiani, *The Bicycle's Long Way to China: the Appropriation of Cycling as a Foreign Cultural Technique 1860-1940*, Andrew Ritchie and Rob van der Plas, Eds., *Cycle History* 13, San Francisco: Van der Plas Publications 2003, pp. 94-102; 闵杰：《中国自行车的早期历史》，《炎黄春秋》2003年第2期，第75-80页；Frank Dikotter: *Exotic Commodities: Modern Objects and Everyday Life in China*, Columbia University Press, March 6, 2007, pp. 84-89; Edward J. M. Rhoads, *Cycles of Cathay: A History of the Bicycle in China*. (Unpublished)。此外，刘善龄：《西洋风：西洋发明在中国》（上海古籍出版社1999年版）、张久英：《老自行车——说车赏车》（辽宁画报出版社2007年版）等书籍和文章中多是列图文释，行文浅显，不能归于严格意义上的学术研究。

<sup>4</sup>以1949年为时限，是因为中华人民共和国建立前后，中国在经济模式、社会构成等诸多方面皆有巨大变动，自行车普及动因也随之改变，传播进程大相径庭。

<sup>5</sup>《上海新报》的英文名称是 *The Chinese Shipping List & Advertisers*，直译为《中文船期广告纸》，是上海首份中文报纸，反映了19世纪60、70年代上海的时局状况、商业信息和日常生活景观。

<sup>6</sup>葛元煦：《沪游杂记》卷一，郑祖安标点，上海古籍出版社1989年，第17页。

<sup>7</sup>黄式权：《淞南梦影录》卷二，郑祖安标点，上海古籍出版社1989年，第113页。

<sup>8</sup>葛元煦：《沪游杂记》卷一，郑祖安标点，上海古籍出版社1989年，第17页。

<sup>9</sup>据闵杰的估算，此时自行车的均价在80元上下，相当于今天中国一部中档汽车的价格。参见闵杰：《中国自行车的早期历史》，《炎黄春秋》2003年第2期。

<sup>10</sup>怀朗：《闲话自行车》，《万象》1942年第2期。

<sup>11</sup>《跑车角艺》，《点石斋画报》（大可堂版），第6册，上海画报出版社2001年版，第106页。

<sup>12</sup>《申报》，1882年2月23日。

<sup>13</sup>参阅陈旭麓：《近代中国社会的新陈代谢》，上海人民出版社1992年版，第183-226页。

<sup>14</sup>《赛脚踏车》，《点石斋画报》（大可堂版），第14册，上海画报出版社2001年版，第175页。

<sup>15</sup>《申报》，1898年1月28日。

<sup>16</sup>《申报》，1898年4月1日。

<sup>17</sup>葛元煦：《沪游杂记》卷一，郑祖安标点，上海古籍出版社1989年，第17页。

<sup>18</sup>《游戏报》，1899年3月31日。

<sup>19</sup>左旭初：《民族面粉第一家——“红蓝自行车”牌面粉商标创立记》，《中华商标》2009年第1期。

<sup>20</sup>转引自闵杰：《中国自行车的早期历史》，《炎黄春秋》2003年第2期。

<sup>21</sup>《申报》，1904年5月10日。

<sup>22</sup>骑自行车“这流行的风气，渐渐的传到中国，而带得来的呢，就是一班老前辈的留学生。在此之

前，不过几个教会中处人骑骑，大家引为奇观，自留学生归国，自由车就撒下了很丰满的种子。”沈镇潮：《自由车在中国进展的过程》，《上海体育年鉴》，上海体育世界出版社1940年版，第21-22页。

<sup>23</sup> 余之：《摩登上海》，上海书店出版社2003年，第36页。

<sup>24</sup> 熊月之：《张园——晚清上海一个公共空间研究》，《档案与史学》1996年第6期。

<sup>25</sup> 《论脚踏车有盛行之机》，《游戏报》，1899年5月7日。

<sup>26</sup> 《伤及要害》，《游戏报》，1898年9月17日。

<sup>27</sup> 转引自闵杰：《中国自行车的早期历史》，《炎黄春秋》2003年第2期。

<sup>28</sup> Frank Dikötter: *Exotic Commodities: Modern Objects and Everyday Life in China*, Columbia University Press, 2007, pp. 84-85.

<sup>29</sup> “人力车是1906年从日本引进的，……几乎在同时，成都人开始骑上了外国制造的自行车，由于来自外国，直到20世纪60年代自行车在四川仍被叫做‘洋马’。”王笛：《街头文化：成都公共空间、下层民众与地方政治，1870-1930》，李德英、谢继华、邓丽译，中国人民大学出版社2006年版，第180页。

<sup>30</sup> 上海通社编：《上海研究资料》，上海书店1984年影印重版，第360-361页；罗志如：《统计表中之上海》，国立中央研究院社会科学集刊1932年版，第60页。

<sup>31</sup> 《我国各地脚踏车需要状况》，《经济半月刊》，1928年，第2卷第5期。

<sup>32</sup> 《我国各地脚踏车需要状况》，《经济半月刊》，1928年，第2卷第5期。

<sup>33</sup> 萧乾，原名萧秉乾，蒙古族，1910年生于北京，13岁成为孤儿，生活极为贫苦。在亲友的帮助下，一直半工半读的他，在19岁时进入北平燕京大学国文专修班，一年后考入辅仁大学，1933年转入燕京大学新闻系学习。《脚踏车哲学》就是他在燕京大学读书时候写作而成的。

<sup>34</sup> 原题为《路人》，最早收入其散文集《小树叶》，上海商务印书馆1937年版。

<sup>35</sup> 三枪，英国著名自行车品牌 B. S. A.，是英国伯明翰轻武器公司（Birmingham Small Arms Company）的英文首字母的缩写。

<sup>36</sup> 汉堡儿，德国著名自行车品牌The Humber，原属于汉堡公司的独立品牌，1932年，被英国兰苓公司（The Raleigh Cycle Company）收购。

<sup>37</sup> 据笔者推测，此处的“鹰牌”应该是英国兰苓公司（The Raleigh Cycle Company）生产的自行车，其标志为一个英文大写字母“R”上坐落这一只鸟头，国内通常称之为“凤头”牌，是当时中国价格最为昂贵、档次最高的自行车。

<sup>38</sup> 晨光出版社民国37年（1948年）首版。

<sup>39</sup> 萧乾：《萧乾选集》第三卷，四川人民出版社1984年版，第16-19页。

<sup>40</sup> 《申报》，1942年4月25日。

<sup>41</sup> 《申报》，1942年1月12日。

<sup>42</sup> 《申报》，1942年3月6日。

<sup>43</sup> 《申报》，1945年5月7日。

<sup>44</sup> 《申报》，1942年3月26日。

<sup>45</sup> 《脚踏车成为上海交通利器：一樁新事业将应运而生》，《太平洋周报》，1942年4月18日，第1卷第15期。

<sup>46</sup> 《胡枫也学骑脚踏车》，《大众影讯》，1942年3月28日，第2卷第36期。

<sup>47</sup> 《胡枫也学骑脚踏车》，《大众影讯》，1942年3月28日，第2卷第36期。

<sup>48</sup> 《申报》，1942年3月6日。

<sup>49</sup> 《方沛霖匠心独具，脚踏车上花样多！》，《大众影讯》，1942年9月26日，第3卷第10期。

<sup>50</sup> 《李丽华请小朋友教脚踏车》，《大众影讯》1942年，第3卷第3期。

<sup>51</sup> 瑞俊：《战时交通工具轿子：自行车广泛地应用起来》，《万象》1942年第2期。

- <sup>52</sup> 《时代宠儿自由车的崛起（下）》，《申报》1942年4月26日。
- <sup>53</sup> [美]I. T. 赫德兰：《一个美国人眼中的晚清宫廷》，吴自选、李欣译，天津百花文艺出版社2002年版，第201页。
- <sup>54</sup> [美]I. T. 赫德兰：《一个美国人眼中的晚清宫廷》，天津百花文艺出版社2002年版，第61-62页。
- <sup>55</sup> 张骥良：《末代国舅澄清两件史实》，《文摘报》，2004年5月19日。
- <sup>56</sup> 中国人民政治协商会议全国委员会文史资料研究委员会编：《晚清宫廷生活见闻》，北京文史资料出版社1982年版，第129页。
- <sup>57</sup> 载涛生于1887年，就此推知他接触自行车的时间应在1897-1907年间。而关于北京最早自行车传入的记录是迟至1897年一位法国医生骑车前往宣武医院时，“坐脚踏车展轮而行”。参见闵杰：《中国自行车的早期历史》，《炎黄春秋》2003年第2期。
- <sup>58</sup> 郑怀义、张建设：《末代皇叔载涛沉浮录》，群众出版社1989年版，第16页。
- <sup>59</sup> 中国人民政治协商会议全国委员会文史资料研究委员会编：《晚清宫廷生活见闻》，中国文史资料出版社2000年版，第52-53页。
- <sup>60</sup> 爱新觉罗·溥仪：《我的前半生（全本）》，群众出版社2007年版，第99页。
- <sup>61</sup> 文达：《溥仪游故宫追记》，《旅游》1979年创刊号。
- <sup>62</sup> “东西六宫和御花园来看，锯掉门槛的有：御花园的琼苑东门和琼苑西门；东一长街两端的长康左门和内左门以及东侧所有的门；东二长街两侧所有的门；西一长街两端的长康右门和内右门以及西侧的广生右门、咸和右门、遵义门等；西二长街两端的百子门和螽斯门以及东侧的崇禧门，还有螽斯门外的左右两门纯佑门和嘉祉门。”详见萧正文编：《故宫丛谈》，中国旅游出版社1998年版，第167-169页。
- <sup>63</sup> 萧正文编：《故宫丛谈》，中国旅游出版社1998年版，第167-169页。
- <sup>64</sup> [美] Emily Hahn：《宋美龄传》，龙流译，农村读物出版社1988年版，第25页。
- <sup>65</sup> 1892年，宋耀如所原属的卫理公会在上海开办了一所贯彻美式教育理念的女子学校——马克蒂耶学校，“查理（即宋耀如）就象鸽子趋巢一般，自然为它所吸引。”在宋霭龄5岁的时候，就被宋耀如送入马克蒂耶学校开始学习。参见埃米莉·哈恩：《宋氏家族——父女、婚姻、家庭》，新华出版社1985年版，第26页。
- <sup>66</sup> 《务本女塾开运动会》，《申报》，1906年5月20日。
- <sup>67</sup> 1903年4月2日，《大公报》有广告云：“美国巴希克洋行新到德国名厂制造头等新样女脚踏车十部，每部价银六十两正。惟须台售，不能拆卖。”银六十两折合银元，每部售价约合84块银元，相当于今日一部中高级汽车的售价。参见闵杰：《中国自行车的早期历史》，《炎黄春秋》2003年第2期。
- <sup>68</sup> 余之：《摩登上海》，上海书店出版社2003年版，第37页。
- <sup>69</sup> 《妇女亦乘脚踏车之敏捷》，《图画日报》（1909-1910），第3册，第43页。
- <sup>70</sup> 《金谷香尘走细车》，《图画日报》（1909-1910），第6册，第223页。
- <sup>71</sup> 张春帆：《九尾龟》，唐世明标点，上海古籍出版社1996年版，第180页。
- <sup>72</sup> 狭邪，小街曲巷，指娼妓的居处，这里用作娼妓的代称。鲁迅在《中国小说史略》中首先用此名称，指以优伶、妓女为创作题材的小说。
- <sup>73</sup> 张春帆：《九尾龟》，唐世明标点，上海古籍出版社1996年版，第775-777页。
- <sup>74</sup> 张春帆：《九尾龟》，唐世明标点，上海古籍出版社1996年版，第787-788页。
- <sup>75</sup> 《九尾龟》虽为小说，主旨在谴责世情，作者张春帆对晚清上海世俗风情的把握非常准确。
- <sup>76</sup> 《申报》，1942年6月20日。
- <sup>77</sup> 《工部局女中学生昨自由车旅行》，《申报》，1936年10月26日。
- <sup>78</sup> 《持志、暨南女生驾自由车之踊跃》，《申报》，1929年5月14日。

<sup>79</sup> “上海真是女人的世界，只要是女人，无论干什么事，终比较男子来得占便宜，有出路卢家湾的鲁班路一段，所有的日夜报，向来是男报贩派送的。自从一个骑自由车的年约二十一二岁的女报贩来叫卖后：一时各店铺各住户，纷向她定报，营业异常的发达。”陈天赐：《女报贩》，《申报》，1937年2月20日。

<sup>80</sup> “本埠某裁缝公司拟征雇女职员一人，专司量尺寸及接送衣料等事，月薪约六万元，供膳须能骑自行车，以年在二十至三十之间者为合格。有愿应征者请至北四川路八五六号社会部职业介绍所介绍组面洽。”《申报》，1946年5月7日。

<sup>81</sup> 《汽车阶级全部脚踏车化》，《上海电影》，1941年第1期。

<sup>82</sup> 《飞出樊笼后的小鸟，周璇生活悠然自得，学唱京戏，每日吊嗓，骑脚踏车，跌伤脚脛》，《大众影讯》1942年2月21日，第2卷第31期。

<sup>83</sup> 《胡枫也学骑脚踏车》，《大众影讯》，1942年3月28日，第2卷第36期。

<sup>84</sup> Lisa Larrabee: 《妇女与脚踏车运动》，[美]法蓝西丝·魏勒 (Frances E. Willard): 《从缝纫机到脚踏车》，郑淳文译，台北方智出版社2000年版，第144页。

<sup>85</sup> “男子们驾自由车，服装不生问题，这在娘儿们却另有一点麻烦。本市（指上海，笔者按）随自由车的突兴，女装西式裤盛行，外籍女子首倡于先，其用意很明显，原来穿短裙驾车，迎面一阵大风吹来，往往将裙子卷起，露出大腿，让路人饱览，总觉得有些难为情，于是改穿长裤，将大腿掩遮起来。……真备自由车代步的女郎们改穿长裤的，却很少见，多数还是照常穿着旗袍，宁可不时去扯旗袍角，以免两腿外露。”《时代宠儿自由车的崛起（下）》，《申报》1942年4月26日。

<sup>86</sup> 相关争议大略具体在“身体健康”与“社会风化”两个方面。然而，无论在哪个方面，近代中国文献中支持女性骑车的话语占据了绝对优势的地位。参见：《卫生强种说》，《知新报》，1898年10月6日，第67册，第927页；丁福保：《女子与脚踏车》，《大声周刊》，第1卷第25期；梦绮：《自由车趣谈》，《申报》，1930年3月23日；虎城：《自由车禁带雌黄鱼》，《一周间》，1946年第7期，等。

<sup>87</sup> 梦绮：《自由车趣谈》，《申报》，1930年3月23日。