



环岛赛带来的自行车记忆

暴雨后的海口
街头，水中自行车。

建省初的海口街头，自行车是主要的交通工具。

1903年，环法自行车赛诞生，世界最著名的自行车盛会从此发轫。而与此同时，20世纪初海南岛的常规运输和代步交通工具不外乎牛车、轿子、山兜（滑竿），以及各种车轱都无法保证规则圆弧的千奇百怪的木制人力车。日本明治初年发明了三轮人力车，民国六年（1917）曾引入海南十余辆，之后一度发展到四百余辆的规模，终因市场微小而产能过剩。海南的自行车使用和运动历史，也就八九十年，却充满了传奇色彩。

海南岛自行车传奇

文 / 本报特约撰稿 南方群星 图 / 黄一鸣

上世纪20年代，海南的第一辆自行车被一名返乡华侨带回。民国十八年（1929），海口拥有自行车76辆，多为“卧狮”、“拉利”、“三枪”等国外品牌。

就像今天已无法考证当初带回自行车的侨商姓名一样，我们也无从得知这种时速13公里，载重达100—250公斤的神奇交通工具，给当时的社会带来了多大的震撼。

回顾：一份海南岛自行车“简志”

从登岛开始，自行车在海南就并非有闲阶级的消遣工具，在长达数十年时间里，它的意义绝非代步交通工具这么简单，而是承担起了客运和货运功能。如果说20世纪三四十年代还只是留下惊鸿一瞥的匆匆背影，那么到五六十年代已然汇入热火朝天的劳动生产大军。

琼山：上世纪20年代县城设立自行车站，经营短途客运，到1962年，府城、灵山、三江、大致坡、美蓝、演丰、云龙、土桥、谭文、旧州、东山、永兴等12个墟镇都设有自行车客运站，共有客运自行车39辆。上世纪60年代中期以后，专业自行车客运才被机动三轮车替代。

儋州：1927年万发公司、林兴公司来到那大镇设立企业，始有公司职员带来自行车使用。1949年解放时全县自行车尚不足百辆。20世纪五六十年代各墟镇设有单车站，经营运输，70年代后自行车才普遍作为私用，不再用于经营。

文昌：侨乡文昌上世纪20年代有华侨从国外带回自行车，俗称“脚踏车”、“单车”。50年代中期文昌始见国产单车。

三亚：1954年，三亚市成立自行车运输站，主要从事20公里内客运。

澄迈：1952年金江出现自行车个体运输户，1956年成立民间运输合作社，有职工30人，自行车17辆，三轮车11辆。1968年有自行车、三轮车57辆，主要从事短途货运。70年代中后期自行车普及后每车次仍收运费0.2元。

屯昌：上世纪50年代兴起“车子化”运动。1956年才开始出现自行车、三轮车从事运输。县城成立自行车运输社，有自行车10辆；南吕、乌坡、枫木、新兴等地相继成立自行车组，共有单车20辆。

陵水：解放初期成立县民间运输站和民间运输社，担负短途客、货运输。当时拥有自行车、人力脚踏三轮车、牛车、手推车累计40多辆，从业人员仅20名。直到1964年全县共有自行车11辆。

东方：自行车直到上世纪50年代才引入，由于货源紧张，只能靠计划调拨。市交通志以“路是人走出来的”开篇，无奈之情跃然纸上。

到20世纪80年代，海口地区有自行车15万辆，平均每人拥有1辆自行车。国产自行车主要规格型有28吋、26吋、24吋，自行车品牌主要有永久、凤凰、红棉、飞鸽、五羊等。据统计，1988年海南省城镇居民家庭平均每百户拥有自行车182辆，1989年为147.46辆，1990年达153辆。1988年农村每百户拥有自行车94辆，1989年为105辆，1990年为111辆。自行车成为城镇居民和农村民众重要交通工具，平均每户拥有1辆以上。

在海南岛，20世纪七八十年代以后自行车开始带有明显的个人色彩，同时也留下挥之不去的集体印记。在海南摄影家黄一鸣先生的作品中，自行车则作为时代的背景频频出现。尤其在海南建省前后，更是伴随“十万人南下海南”求职创业的人潮，无意成为一个共有的大特区符号，见证各种离奇境遇，又历经疯狂与沉寂，就像一个刚过海峡的大陆人开始领略诡谲多变的热带天气。老胶片记载的是海南岛社会发展的吉光片羽，更是一段隐舍小小沧桑的年代记忆。

田曙岚：书写80年前海南岛“单车地理”

在自行车问世将近百年及环法自行车赛问世30年后，海南岛出现了一起具有纪念意义的标志性事件：1932年12月1日，一个刚过而立之年的青年渡过琼州海峡，开始了他的环海南岛单车之旅。

田曙岚，字焕辉，湖南醴陵人，北京中国大学肄业生，上海民智中学史地教师，“对舆地一科颇感兴趣”。1931年7月，有感于当时地理教材的语焉不详，遂辞去教职，周游全国，考察行著。

不知田曙岚是否知晓潘德明单车出行环游世界的壮举，但他们的启程似乎有着微妙的呼应。1930年夏，浙江青年潘德明开始追随中国青年亚细亚步行团，半年后团员在越南清化四散，1931年元旦潘德明改徒步为骑行，从西贡孤身出发环游世界；也就在这一年，田曙岚同样选择盛夏上路，自浙闽辗转进入粤境，到了1932年的岁暮年关，与潘德明近似，同样在辞旧迎新时刻来到旅程的重大节点，临海徐闻，扶车待渡。

对于旅行，30岁的田曙岚有着“考察各地自然状态与人文概况”的定位；而22岁的潘德明曾自述：“以世界为我大学，以天然与人事为我之教科书”，前者自述平实，后者意气豪迈，而初衷有似，心志相若，堪称素昧而同道。

两名骑士甚至先后将海口作为驿站。潘德明一行乘船经由海口赴越南，田曙岚则在海口逗留数日后深入了琼岛腹地。是时海口一埠，“扼香港至海防航路交通之中心”，不意也因此成为一个中国公路自行车探险史上的坐标点。

不知田曙岚是否听闻大陆另一端的国度正开始兴起自行车赛事，但他在海南岛的长旅表现得就像一名孤独的公路选手。这显然不是一次游山玩水、寻幽探胜为目的的旅游，“除中因不习水土，感染瘴气，病居医院两月不计外”，这名业余选手在本岛疆域内以三倍于“环法”的赛时完成了“环法”的一半赛程。

(下转 B3 版)