



环岛赛带来的自行车记忆



1791年



1817年



1824年



1839年



1865年

自行车往事

关于自行车的始祖，有一种说法是源自中国春秋名匠公输般的发明。其实，无论是这种公元前四百多年的木车马，还是三国诸葛亮研制的木牛流马，以及南北朝祖冲之的复制版木牛流马，都与真正的自行车相去甚远。

直到清初，张潮所编的《虞初新志》中才有了非常接近自行车的描述：“犹记其作双轮小车一辆，长三尺许，约可坐一人，不烦



1870年的自行车。

推挽能自行；行住，以手挽轴旁曲拐，则复行如初；随住随挽，日足行八十里。”可惜，这辆疑似世界上最早的自行车并没有图纸和实物予以佐证。

1791年，法国人西夫拉克伯爵(Comte de Sivra)雨天散步时被过往马车溅泥，恼怒中兴起将马车一剖两半的想法，并因此研制出“木马轮”——这辆既无传动链条也无转向装置，只能直行的木马是自行车的雏形。

1817年，德国男爵卡尔·冯·德莱斯制造出一辆带把手的木马轮，仍以双脚交互踩踏地面行进，但一个革新是由于安装了把手，使得木马轮能得以左右转向。冯·德莱斯称为“奔跑机械”，今天的自行车业界将此称为push bike，即推力两轮车。次年，冯·德莱斯的发明传入英法取得专利，并有了一个更具有亲和力的名字——“玩具马”(hobby horse)，不久，德国、英国相继出现了玩具马专业驾校。同年，英国机械师丹尼斯·江生将玩具马改制成铁制骨架，相比木马其重量大为减轻。

1830年，法国政府正式将玩具马作为邮差交通工具。1839年，苏格兰机械师柯克派崔克·麦克伦伦改良了玩具马，这种前小轮、后大轮的脚踏车因为增添了踏板和杠杆装置，被视为真正现代意义上的自行车。

一阅《踏莎行》，翩然入中华

文/本报特约撰稿 南方群星

1868：自行车进入中国

最迟在1868年，自行车传入中国。1868年11月24日《上海新报》文章写道：“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。”据此描述，初入埠的应该是“玩具马”(Hobby Horse)和带踏板的麦克米伦改良玩具马。

1897年12月22日，3名英国人骑自行车环游欧亚来到上海。此壮举始于1896年7月20日，3人从伦敦出发，由印度入中国，历经汉口、芜湖、苏州等城市抵达上海，历时520余日，行程14332公里。《点石斋画报》“同轨蒙麻”记载：骑行者每到中国一个城市，都有大批中国人前往观胜；抵上海时，寓沪外国人骑几百辆自行车蜂拥出城迎接，华人亦观者如潮……

宋耀如：上海滩自行车第一人

美国记者、女作家Emily Hahn(项美丽)在《宋美龄传》中曾写到宋耀如喜欢骑脚踏车，是上海第一个脚踏车车主，并在爱女葛龄十岁生日(1899年)时送给她一辆“飞鹰”牌脚踏车。

当时的沪上报纸，几乎都将华人骑车的每一桩鸡毛蒜皮事件当作重要社会新闻来报道：1898年1月28日《申报》“踏车倾跌”报道一少年骑车跌倒，“浑身泥污不啻落汤之鸡。旁观者咸鼓掌大笑，而少年则连呼晦气不止。”《游戏报》则记载：一西学堂青年教师见脚踏车风行，认为倘不学习乘坐，无以表率，会被学生所看轻。于是置车一部日夕操练，终于能上路后左顾右盼，意殊自得，险些与马车相撞。

1903年秋，上海张家花园(今复兴公园)举行脚踏车大赛，赛程一英里，设有重赏。虽然中国人只有唐四、唐八、屠开沛(圣约翰书院学生，中国最早一支足球队队员)、张潮堂、唐观翼等人参加，但后来曾任《太平洋报》、《民国日报》编辑并创办世界新闻社的陈无我对此深情展望：“其素擅此技者，纵横驰骋，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里材力，何尝有逊于西人之处？”

诚如陈无我所期望，这次比赛的华人选手之一唐观翼后来留学英国，在阿姆斯特朗汽车工厂任工程师。其设计的新型摩托车被工厂以他的名字命名为Kyet牌(翼牌)。1914年，唐观翼回国任

上海铁路局吴淞机车厂工程师，发起铁路员工自行车赛。1933年，他设计成功一种轻巧的新车，命名为“翼牌”，被称为“花式”自行车。唐观翼成为我国自行车工业从28寸平车过渡到26寸轻便车的奠基人。

中国最早的女性骑车群体，除了教会学校女生、闺阁名媛，另外就是青楼女子，并以到照相馆中拍一张骑车照为荣。创刊于1909年的石印《图画日报》曾载图报道《妇女亦乘脚踏车之敏捷》，不仅没有丝毫惊诧和拒斥，甚至还好事填词《踏莎行》力证其风雅，显见“燕掠莺梢，权飞翼翮，颇堪入画”的潮流指向确令沪上文人真心折服，而图中所示已然是两轮同径、链条传动的罗孚(Rover)式自行车。

自行车在中国迅速普及

1911年，上海市邮政局从英国购买100辆自行车，开始用自行车投递邮件。进入20世纪20年代，自行车已成为中国大城市中产阶级所拥有的经济便利的交通工具，尤以上海风靡程度更甚。邮政局、电报局、电话公司、公用局、警察局等众多机关已作为提高效率的常规配备。洋行职员和洋学堂里学生也已开始作为私人代步工具。《新闻报》、《申报》各大报纸已遍布自行车广告，广告语也由“商绅乐步”转变为“大众乐见之代步工具”。自行车在中国社会各阶层开始逐渐普及。

末代皇帝溥仪也痴迷自行车。他不但很快掌握了骑行诀窍，并命内务府不惜从盐业银行贷款购买20余辆名车，包括英国“三枪”、德国“蓝”牌、法国“雁”牌等，组织了后宫车队，并以100元的月薪从民间聘请车夫小李三充当教习。为了通行无碍，溥仪甚至锯掉了500年紫禁城20余处门槛。1925年，废帝躲进日本



1930年代骑行多个国家的潘德明。

使馆后，还常在夜深人静时驱车出游，探访他失去的王土和子民。

20世纪三四十年代，自行车被认为是对女子“最适当的运动”。女大学生、女中学生、女报贩、女职员、女明星都纷纷加入到骑车行列中。

抗战爆发后，全国汽油供给受到严重限制，汽车数量大幅缩水，电车也因为战争破坏而缩减了大部分线路。城市交通任务除人力车外，几乎全由自行车和由其改装的三轮车承担。因车价昂贵，自行车租赁业务应运而生。战后的1946年，为响应蒋介石倡导的“新生活运动”，宋美龄积极宣传、推行“自行车郊游”。

共和国成立后，城镇自行车保有量依然剧增，一个自行车大国诞生了。

潘德明：从海口出境骑行40国

1930年，22岁的浙江湖州青年潘德明从报上获悉7名青年组织“中国青年亚细亚步行团”，当即关掉他在南京的西餐馆，追赶上步行团。后经广州、海口，不到半年进入越南海防，其时，团员们或因难耐清苦，或因患病相继四散，到清化时最后两名同伴也抱病退出，只剩下这个半路赶来的追随者，豪气干云的长征面临着空前尴尬的结局。

“雪东亚病夫耻”的信念促使了英雄的诞生。潘德明决定独自继续这次旅行，同时决定改徒步为骑行，索性走出原定的亚细亚疆域。1931年元旦，潘德明在西贡买了一辆兰翎(Raleigh)自行车后重上征程，从越南，经泰国、马来西亚、新加坡、印度、伊朗、伊拉克、叙利亚、埃及、希腊，在游遍欧洲16个国家后从英国出发到达美国，再转去澳大利亚，最后经印度尼西亚回到新加坡。1937年7月，在历尽千辛万苦，行程数万里，经过40多个国家和地区后，潘德明返回上海。

7年环游世界的骑行，磨难艰险外人难以深知，但潘德明饱览了沿途各国的奇情胜景，受到全世界媒体的密切关注，并获得了多国名人政要的礼遇，包括印度圣雄甘地、诗哲泰戈尔、土耳其之父凯末尔、瑞典大探险家斯文赫定、新加坡巨商胡文虎、英国首相、希腊首相、法国总统、瑞士总统、挪威国王、保加利亚国王、澳大利亚总统。在巴黎，他获得了张学良的赠墨和船票；在美国，兼任世界探险家协会主席的第32任美国总统罗斯福两次接见他并亲赠一枚金牌，他说：“这是美国人民赠送给你的，你理应享有这个荣誉。”

(本文参考绿源电动车公司倪捷的论述及相关史料，并有所援引上海社会科学院历史研究所徐涛的论著资料，特此声明。)

《妇女亦乘脚踏车之敏捷》是《图画日报》20世纪初的一则妇女骑行自行车的图文报道。(资料图片)