

自行车普及与近代上海社会

徐 涛

【摘 要】本文试以自行车在上海的普及为切入点，在阐明此舶来器物之东渐过程的同时，结合近代上海城市空间的拓展、城市时间节奏的形成、各阶层的消费方式变迁、城市交通工具的生存竞争等诸多方面，试图发掘器物（技术）发展与使用群体之间的互动关系，并揭示其对上海乃至中国城市社会生活方式的变革所产生的意义。

【关键词】自行车；上海；西物东渐；城市管理

近代以降，西方文明凭借坚船利炮强行嵌入中国。中国遭遇“三千年未有之大变局”。作为西方文明的承载，各式西洋舶来器物也陆续传抵中国，广泛而深刻地改变着中国人的生活方式。作为最早一批开埠的通商口岸，上海先行沐浴到欧风美雨的洗礼，就此成为东西方文明交接角力的竞技场。本文试以自行车^①在上海的普及为切入点，结合近代上海城市空间的拓展、城市时间节奏的形成、各阶层的消费方式变迁、城市交通工具的生存竞争等诸多方面，试图发掘器物（技术）发展与使用群体之间的互动关系。文章一方面就近代上海城市工商业繁荣、移民社会、租界制度等特殊社会状况对自行车普及所起的作用进行剖析，另一方面就自行车普及对整个上海城市社会管理近代化进程中的地位和影响作具体论述，力图全景展示出自行车对于上海社会生活方式的变革所产生的意义。

一 自行车在上海的普及

自行车初现上海滩始于 1868 年，“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，人可省里走路。不独一人见之，相见者多矣。”^②当时数量极少，寥寥不过几辆，而骑行者也都是金发碧眼的洋人。按自行车发展史来看，此时自行车在欧洲也是新创，仅几年

^① 对于“自行车”称呼有很多，世界自行车发展沿革中的名称变化暂且不说，只论中国自晚清到民国时期，就有“脚踏车”、“自由车”、“单车”、“踏板车”等说法，而且这些称呼在时间上并没有先后之分，在空间上是并存的关系。笔者在本文行文过程中，为了保持阅读上的一致性，名称统一使用“自行车”（不包括引用部分），特此说明。

^② 《上海新报》，1868 年 11 月 24 日。

后就已传入上海，可见引进速度之快。随着寓沪外侨的不断增多，自行车数量也不断增加，到 1897 年上海已经有自行车几百辆之多。^①

虽然此时还没有几个中国人能骑自行车，但中国人对自行车确是充满好奇。一奇当然是此两轮之物从未见过；二奇是人坐其上，仅凭如此细细两轮居然不会倒地。当时中国文人用竹枝词的形式表达他们对自行车的好奇之心，一首竹枝词称赞自行车制作的奇巧：“前后勾联两车轮，不须手挽踏芳尘。”^②另外一首竹枝词惊奇于自行车的速度：“前后单轮脚踏车，如飞行走爱平沙。朝朝驰骋斜阳里，飒飒声来静不哗。”^③

1897 年，上海租界内接连发生两个爆炸性的新闻事件，激起中国人对试骑自行车的莫大兴趣。一是公共租界为庆贺英国女王维多利亚登基 60 周年在赛马场举办的一次自行车比赛。《点石斋画报》上载：“脚踏车，一代步之器也。……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者之众也。……东洋车不能方斯迅疾，马车亦无此轻物”；二是 3 名英国人骑自行车环游地球抵达上海。据《点石斋画报》记载，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，1897 年 12 月 22 日抵达上海，历时 520 余日，行程 14332 公里。骑行者每到中国的一个城市，都有大批的中国人前往看稀奇。抵沪时，寓沪外国人骑车几百辆蜂拥出城迎接，一时蔚为壮观，华人观者如潮。

上述两事为自行车做了最好的宣传。如果前一事件只是让国人认识到自行车有马车、人力车所不能比及的独特魅力，后一事件则是大大超越了国人对自行车固有的认识。仅靠如此单薄的一辆小车，人居然可以行驶如此长的距离，甚至可以环游地球，这对当时国人来讲实在不可思议。有财力支付车费的国人当中开始有很多人迫不及待地也想掌握这个神奇器械。《申报》1898 年 1 月 28 日报载：“泰西向有脚踏车之制，迨日此风盛行于沪上，华人能御者亦日见其多，轻灵便捷，其行若飞。”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，大胆预言自行车将来一定会盛行于中国。但此时自行车全赖西方重资舶来，是稀罕之物，主要消费对象是绅商等社会上层人士。如 1901 年《中外日报》刊登踏飞车行的广告：“本行专办各种脚踏车，……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。”

^① 《点石斋画报》之“同轨蒙麻”。

^② 葛元煦：《沪游杂记》，1876 年刻本，第 55-56 页。

^③ 慈湖小隐：《续沪北竹枝词》，《申报》1872 年 8 月 12 日。

当时上海路上已是车水马龙，人若想骑车上街潇洒一游，必先将骑车技巧习练纯熟才行。而沪上诸多名园就成为绅商聚会习车的理想去处。是时，张园是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。孙宝暄《忘山庐日记》光绪二十四（1898）年3月27日云：“哺至张园，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！”^①1903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。^②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。”^③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。”^④

此时自行车不仅是件时髦东西，在国人心中还是一种西化、文明、进步的标志。1899年3月31日《游戏报》中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。我国的车子一样用脚踏，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。’”现今看来，自行车自然不好和灌水车相比较，而此时国人却因此慨叹心服。骑车的中国人当仁不让也成为追逐时尚潮流的代表，骑行于马路不免洋洋得意、目中无人。《游戏报》中又一记载，上海一西学堂的青年教师，眼见脚踏车风行，认为此事亦西法之一端，倘不学习乘坐，无以表率，也会被学生所看轻。于是置车一部，日夕操练。当其能驰骤于康庄大道时，左顾右盼，意殊自得。即使是马车行来，也不避让，险些酿成事故。即便如此，此人当下却

^① 转引自余之：《摩登上海》，上海书店出版社2003年版，第36页。

^② 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。

^③ “论脚踏车有盛行之机”，《游戏报》1899年5月7日。

^④ “伤及要害”，《游戏报》1898年9月17日。

也不听别人劝说，飞行如鸟而去。从故事中青年骑车时的神情行径可见，骑车出行在当时是件有面子、出锋头、很拉风的事情。其中也不乏逞能初学者，骑车出洋相。沪上倘若哪里青年骑车跌倒，各报纸往往会当作重要社会新闻加以报道。如 1898 年 1 月 28 日《申报》之“踏车倾跌”曰：“前日四点余钟，有一少年乘脚踏车从新闸向西正在疾驰，适有货车一辆停于路旁，少年欲从路侧向前，不料偶一不慎，竟致跌入小浜中，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。”而仅 1897 年至 1899 年两年间，《游戏报》中就有“做自行车秘法”、“车轮翻身”、“伤及要害”、“父子翻车”、“鞠躬尽瘁”等多篇此类报道。

清末民初，不仅男子，就是妇女也开始骑自行车。首当其冲地当然是上海另一时髦人群——妓女。此时自行车尚属奢侈物品，很多青楼女子都以到照相馆中拍一张骑车照为荣，把自行车作为道具以显示其追逐时尚流行。《画图日报》之“上海社会现象”记载“妇女亦乘脚踏车之敏捷”，配文曰：“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，袂飞鬓颤，颇堪入画。”在青楼女子引领下很多家中殷实的良家妇女也开始骑行自行车。著名的“宋氏三姐妹”大姐宋霭龄在 10 岁生日（1899 年）时，十分疼爱她的父亲宋耀如就送了一辆自行车作为生日礼物。日后，宋大小姐便时常骑着自行车和父亲一起去街上游乐。^①

1911 年，上海市邮政局从英国购入了 100 辆自行车，用于投递邮件。这是自行车作为一种交通工具首次投入公用，自行车自此有了私用和公用之分，也标志着自行车的普及程度进入更加大众化的层面。至 20 世纪 20 年代，电报局、电话公司、公用局、警察局等众多机关为执行公务，提高办事效率，纷纷为职员配备自行车。私用作代步的自行车消费者也逐渐扩展到各洋行里的职员和洋学堂里的学生，如“墨梯女校”（一著名贵族女校）中自行车已是流行的代步工具。^②上海街头上的自行车渐行渐多。现将上海市自行车保有量统计数据列为表如下：

上海市自行车保有量统计表（1927——1935 年）				单位：辆
年份	上海市区	公共租界	法租界	总数
1927	9562	15436	4132	29130

^① Emily Hahn 著，龙流译：《宋美龄传》，北京农村读物出版社 1988 年版，第 25 页。

^② 上海图书馆编《老上海风情录》（二），上海文化出版社 1998 年版，第 27 页。

1928	10002	17739	5573	33314
1929	13209	20327	6785	40321
1930	15733	21530	7322	44585
1931	19256	23547	8041	50844
1932	17398	25000	8041	50439
1933	21880	29500	8041	59421
1934	29032	32916	8041	69989
1935	29360	35743	8041	73144

资料来源：上海市文献委员会年鉴委员会编《上海市年鉴》民国 24 年（1935 年）、民国 25 年（1936 年）、民国 26 年（1937 年）；上海市地方协会编《上海市统计》民国 22 年（1933 年）、《上海市统计（续）》民国 24 年（1935 年）所载。附注：上海市法租界自行车保有量自 1932 年始数据缺失，无法弥补。暂假使上海市法租界自行车保有量不变，和上海市区及公共租界相加，得出数据。1933 年后的上海市自行车真实拥有量自然比上表统计数据多。

可见自 1927 年以来，自行车普及程度非常迅速，由 1927 年的 29130 辆，发展到 1935 年的 73144 辆，8 年中翻了 2.5 倍之多。上海人均自行车保有量也是年年攀升。华界由 1927 年的 157 人/辆上升到 1935 年的 70 人/辆。租界自行车更是流行，公共租界 1927 年平均 54 人就有一人骑行自行车，到 1935 年则是上升为 32 人/辆；法租界 1935 年也是 60 人/辆。

自行车不再是富家子弟的玩物，20 世纪 20、30 年代后已成为上海中产阶层所拥有的经济便利的交通工具。当时《新闻报》、《申报》等各大报纸中遍布着自行车的广告，售卖广告语中也由“商绅乐步”的玩物转变为“大众乐见之代步工具”。以得利车行兜售的英产“海格利斯自行车”为例，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。”自行车提升了人们的行动能力，扩展了人们的生活空间，在上海人生活中起了越来越大的作用。洋学堂里上学的学生、洋行里上班的职员，当然也有送外卖的伙计、投递信件的邮差，总之，自行车已经在上海百姓的生活中不可或缺了。老上海周仲英先生回忆道：“假期或者是周末，我们约些朋友一起到公园里去玩或到郊外去旅游的时候，就骑自行车。一人一部，都有的。‘三枪’、‘飞利浦’多数，‘兰苓’最最多——上海人最喜欢‘兰

苓’。大家许多车子一起哄出去。”^①

抗日战争爆发后，汽油供给受到了严重限制，汽车数量大幅度缩水。电车也因为战争破坏关系，缩减了大部分线路。上海市的交通任务除人力车外，几乎全部由自行车和由其改装的三轮车来承担。自行车作为不需任何能源就可通行无阻的轻便交通工具的优势显露无遗。不仅如此，自行车可以代为驮物的运输功能此时也突现出来。同昌车行在《申报》打出广告：“各商店经理先生注意：宝号每逢收账送货，既觉麻烦又恐危险。此两难题惟用同昌飞人牌脚踏车可解决之，用以收账不独事半功倍，又免种种意外；用以送货则手续简便、时间节省。同昌飞人牌系统钢国货脚踏车，坚固耐用，经济便利，诚各商店之需要品也。”不仅是市内商号收账送货，因战争关系上海本市与郊区遭受封锁，各地单帮商贩多是依赖自行车以运输物资。自行车需求更是与日俱增。

战后上海人口数量持续猛增，至 1949 年已达 545.5 万人，比 1945 年净增 208.5 人。^②大量移民成为自行车销售的新增市场，自行车也随之大量增加。据上海市公用局的统计，1946 年上海有自行车 108226 辆，1947 年有 191907 辆。^③一年内上海就净增自行车 83681 辆，人均自行车保有量 1947 年也已达 25 人一辆。在巨大的市场空间刺激下，上海自行车厂家如雨后春笋般不断涌现。但这 4 年中上海物价一直处于异常不稳定的状态下，自行车厂商也乘机作祟，自行车的价格是一天一变，甚至一天几变，严重影响到自行车的销售。

二 自行车普及因素分析：自行车与上海社会的近代化

（一）上海城市节奏的近代化

上海开埠后，特别是进入 20 世纪以来，随着城市近代化进程的加快和城市空间的不断拓展，以社会分工为基础的现代城市日常活动节奏逐渐形成。所谓城市节奏，是指“随着城市不断发展，城市地域不断扩大，城市内部的功能区分化越来越明显，为了完成各种城市经济与社会活动，各城市功能区之间的移动就大大增加，城市功能区的活动人口在一天内有很大的变化，这就形成了城市内部各地区之间人口的时间变化，即城市的活动节奏。”^④它既表现为人们的日常活动在空间上的变化规律，也表现为人们每天在时间上的活动规律。上海城

^① 蒋为民主编：《时髦外婆——追寻老上海的时尚生活》，上海三联书店出版社 2003 年版，第 137 页。

^② 邹依仁：《旧上海人口变迁的研究》，上海人民出版社 1980 年版，第 90-91 页。

^③ 华东通讯社编：《上海年鉴》1947 年。

^④ 柴彦威等：《中国城市的时空结构》，北京大学出版社 2002 年版，第 3 页。

市节奏的近代化，是自行车能够逐步普及的必要条件。

20 世纪之前，上海还是一个步行城市。如海关十年报告指出的，近代上海仍处在“每个人了解它的邻居”的那种小型社会阶段。主要表现为：一是城市空间局促。租界区域尽管在太平天国战争期间有所扩展，但在 19 世纪 90 年代之前，范围仍主要在苏州河两岸和沿黄浦江西岸的狭窄地带；二是城市功能区没有分离。为商业经营的方便，此时租界内的住宅也多为商住两用，“多密迹于其营业之所。为卜居近市计，以图便利”。^①而自行车此时也只用于闲暇游乐，而不是交通代步。

（1）城市空间节奏的形成

进入 20 世纪，随着城市区域的急剧扩大，城市功能区逐渐分化，城市人口日常活动的空间规律逐渐形成。

上海市区面积的扩展首先表现在租界方面。随着租界的愈益繁盛，租界当局扩张界域的欲望愈加强烈，通过不断修改《土地章程》、强行越界筑路等手段，租界面积不断扩容。到 1930 年时，租界面积已达 32.82 平方公里，较最初设立租界时的 3.19 平方公里扩大了 10 倍有余。其次，上海旧县城和闸北等华界地域也渐趋繁荣。特别是在 1927 年设立特别市之后，整个上海华界的城区面积大幅扩展。至 1949 年上海城区面积达到 91 平方公里（全市总面积则达到了 622 平方公里），已是十分辽阔。城市区域的空前扩大，为城市功能区的分化，创造了广阔的地理空间。

近代上海城市功能区的分化首先是人口居住区与中心商业区的逐渐分离。一方面，随着城市商业的不断繁荣，以南京路为中心的公共租界商业区的房地产价格不断飞涨。与此相适应，商业中心区内的房屋价格也不断攀高，使越来越多的普通市民难以承受，逐渐向边缘区域移居。与租界比邻的广大华界区域，因地价相对低廉，市政设施逐渐完善，成为重要的人口聚集区。据时任上海市公用局局长的徐佩璜所说，30 年代初，在上海 370 万人口中，有超过 200 万居住在两个租界的周围^②；另一方面，中心商业区人员繁杂、空气污浊，中上层人士也不喜在闹市中居住，纷纷搬往市郊。至 20 世纪 20、30 年代，在法租界西区的霞飞路两侧，公共租界西区的静安寺周围及迤西广大区域、北区的四川路两侧的虹口一带，已是连接成片的相当成熟的居住区域。其次，随着近代工业经济的发展，在公共租界中心商业区

^① 甘作霖：《上海三电车公司之组织》，《东方杂志》第 12 卷，第 1 号。

^② 徐雪筠：《上海近代社会经济发展概况（1882-1931）》，上海社会科学出版社 1985 年版，第 283 页。

外围，还逐渐形成了几个工厂企业相对集中的工业区。特别是黄浦江北岸的沪东工业区和苏州河南岸、曹家渡一带的沪西工业区，在 20 世纪前期已具相当规模。近代上海城市逐渐分化为商业区、居住区、工业区 3 个基本功能区。

随着城市空间的不断扩容和功能区的渐趋分化，人们在各区之间从事日常社会经济活动的空间移动规律逐渐出现。尤其是在公共租界中心商业区与外围居民区和主要工业区之间，已呈现出钟摆式的区位移移动趋势。

（2）城市活动时间节奏的形成

进入 20 世纪后，随着工商业的发展，城市近代化步伐不断加快，上海城市社会生活的时间规律也日益明显。在商业社会中，财富产生于商品在快速流通中的增值。效率的高低与商业的成功与否有着密切的联系。“时间就是金钱”的观念在上海日渐深入人心。20 年代之后，随着商业贸易的更趋繁盛，整个社会创造财富的欲望与动力大大增强，人们对时间与效率的追求逐渐转化为对近代交通工具的迫切需求。

另外，随着城市节奏的加快和时间意识的不断增强，近代工业社会所衍生的工作时间制度普遍在上海工商企业中实行。新式工厂企业和一些新兴的商业机构如百货公司等为保证更加有效的运作，已制定了明确的工作时间制度和职工考勤制度。这种工作时间制度或习惯被重视和强调，有助于城市人口日常移动的时间规律的形成。20 年代后，近代上海城市活动的时间节奏已然形成，主要表现在：一天中因职业人群的上下班而形成早晨和傍晚两个时段的人口移动高峰，即时人所谓的“上落写字间时间”。^①

近代上海城市生活时间节奏形成，使得城市日常活动的节奏更为明快，对于城市交通结构的近代转型有更直接的推动作用。在出行高峰期，大量人口需要在同一时段内出行，而且由于城市空间距离地不断扩大，众多人口必须借助更加迅捷的交通工具才能按时到达工作场所。这样，传统的容量小、速度慢的人力交通工具（如马车、小车等）即使数量再多，也无法适应人们的交通需要，人们对于量大、快速、准时的现代交通工具（如汽车、自行车）产生了前所未有的强烈需要。1889 年的 6 月 14、15、16 三日，工部局工务处主任 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 37 年后的工部局 5 月 17、18 两日在同一地点对上午 7 时到下午 7 时各种车辆的数量的统计数据制作

^① 《上海小蓝本》，1931 年版，第 321 页。

表格加以对比，以从中窥见上海城市交通工具近代化的轨迹：

上海外白渡桥通行交通工具变化表

年份	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	0	0	0	0	0
1926	50823	14600	0	0	0	3459	194	3764	172	922

资料来源：《上海研究资料》，上海书店 1984 年版，第 360-361 页；罗志如：《统计表中之上海》，第 60 页。附注：1889 年数字系 3 天平均所得，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。

短短 37 年里，上海马路上的场景有了翻天覆地的变化。开埠初期，马路上来回穿梭的交通工具如人力车、马车、轿子等，除了人力车还在扩容外，其他交通工具已经不能适应近代上海城市繁忙的都市生活而退出了历史舞台。取而代之的是更加迅捷的与近代城市生活节奏相契合的近代交通工具，如自行车、摩托车、汽车还有电车。

（二） 自行车价格的下降与自行车消费人群的扩充。

近代上海居民的购买能力也是决定自行车能否普及的关键因素。购车能力的高低取决于两个要素：自行车销售价格和上海居民的可支配收入。

进入 20 世纪后，特别是 20 世纪 20 年代以来，上海自行车销售单价开始逐步下跌。根据《中国旧海关史料（1859-1948 年）》记载数据分析，1900 年至 1920 年，20 年内进入上海的自行车的平均单价维持在 40 两关银上下。^①1906 年，上海《时报》所刊登的一则广告称：“本行自运英国头等脚踏飞车，价廉物固，每计洋七十五元，可保用二三年。”这一时期进口自行车垄断市场，售价也比较稳定。20 年代，进口车平均单价下滑到 29.33 两关银，折合银元约 44 元。30 年代进口车平均单价更是下跌到 15.3 两关银，折合银元约 23 元。20、30 年代自行车售价不断下降是诸多因素共同作用的结果，其中最主要的因素是国产制车工业的日益发展和日货自行车大量低价倾销。

同时，上海人口发展也出现了一个急剧增加的局面。1910 年，上海共计 1289353 人，而 1942 年上海的人口统计已达 3919779 人。^②上海就像一块磁铁，以其强大的磁力吸引着五

^① 当时白银与银元的比价大致在 1: 1.5 上下，所以 40 两白银折合银元是 60 元。

^② 邹依仁：《旧上海人口变迁的研究》，上海人民出版社 1980 年版，第 90-91 页。

湖四海、异国他乡的移民。这时期上海移民呈现出多元异质的特点，从腰缠万贯的富商巨贾到无立锥之地的贫困民众，从专家学者、作家明星到车间苦工、负贩苦力，都在不同程度上促进了上海城市的发展与功能的扩大。大量不同层次的人口要求现代化的交通工具分流。各式交通工具在这人潮涌动的大都市中都可以找到自己的位置。所以此时，不仅是自行车，而且人力车、汽车、摩托车、电车等都有大幅度的上涨。

随着社会经济地不断发展，上海社会中逐渐形成一个中产阶层，它主要由职员、专业技术人员、知识分子以及自由职业者等构成，结构比较松散，边缘也比较模糊。他们往往具有受过较高教育、有一个体面的职业以及拥有某种专门技能而基本上以非体力劳动服务于社会等特点。他们既因不处商海市场第一线而无需如资本家那样直接承担社会风险，又因有一技之长也无需如工人那样为衣食奔走操劳，相对而言，职业较为稳定，工资逐年递增，生活水平也在小康水准。例如邹韬奋从圣约翰大学毕业后入上海纱布交易所任英文秘书，月薪120元。以1929年的上海教师为例，此年中学教师的平均月薪已达到43.03元。而复旦大学各科主任100元，一般员工也有40-60元。^①30年代，上海报社编辑40-100元，主笔200-400元。大学教授400-600元，副教授260-400元，讲师160-260元，助教100-160元。^②上海社会中的这些中产阶层按其收入购得一辆自行车已是轻而易举。

随着汽车不断增多和自行车价格的不断下降，自行车消费主体开始由20世纪初期的官僚、商绅、大资本家所构成的社会上层，逐渐转为社会中产阶层。而20、30年代上海中产阶层数量不断地扩展，给自行车的普及提供了一个稳定的消费人群。

（三） 自行车独特性能：与其他近代交通工具的比较

近代上海的交通工具历经了翻天覆地的变革。1956年2月25日，上海市交通局把最后两辆人力车送进博物馆，结束了人力车在上海82年的历史。^③而自行车作为开埠初期唯一幸存的交通工具，历经138年的风风雨雨，至今还活跃在上海的路面上。自行车在中国拥有如此强盛的生命力，与其自身经济、便利、迅捷、自由、无能源依赖、对路况适应性强、具备小件运输能力等诸多优越性密切相关。

在近代交通工具中，因为使用人群始终不在同一社会层面，汽车（不包括公共汽车）、

^① 李彦荣：《民国时期上海教师的薪水及其生活状况》，《民国档案》2003年第1期。

^② 《第二次中国教育年鉴》“乙编”之“大学教师薪俸表”，上海开明书局1934年，第64页。

^③ 《大公报》，1956年3月2日。

摩托车与自行车基本不具有可比性。与自行车的普及使用真正形成竞争关系的是以电车、公共汽车、人力车为代表的公共交通工具。

（1）与人力车的竞争

人力车，又名黄包车，最早于 1874 年由法国侨民带入上海，不久后即作为一种营业性载人交通工具在两租界正式营运。^①因为廉价、快捷、方便等诸多优点，人力车很快就实现了对轿子等旧式交通工具的超越，蓬勃发展起来。20 世纪后，电车等现代机动公交工具的出现，虽然造成人力车的客源一定程度地分流，但并没有延缓上海公用人力车的发展。如下表所列：

1924—1935 年上海三界（华界、公共租界、法租界）的人力车数量统计

年份	1924	1927	1930	1933	1935
车数（辆）	15161	17869	17792	23335	23335

资料来源：《申报》1924 年 8 月 6 日；上海市文献委员会年鉴委员会编《上海市年鉴》民国 25 年（1936 年）第 22、23 页。附注：1924 年为 8 月份数字，1927—1935 年为历年 12 月份数字，私用人力车不在此表所列数据范围内。

在近代上海的交通工具中，自行车与人力车的竞争最为激烈、并行时间也最为长久。一是因为人力车和自行车性能特点相近，都具有便利、迅捷、对路况适应性强等诸多优点。在很多零部件的补配方面，自行车和人力车甚至可以互调通用。经销自行车的车行里一般都有人力车出售；二是因为自行车和人力车消费人群重叠。人力车资费虽然不贵，但若天天乘坐，每月累积下来数目也颇为可观，并非上海下层民众所能长期消费。与自行车一样，人力车的主要客源也是上海社会中的中产阶层。自行车和人力车在生态上势必互为敌手。

但与自行车相比，人力车自身存在着许多不可克服的弊端。正是这些弊端导致人力车最终遭到历史的遗弃。

首先，人力车存在的不人道性。“夫洋车之使用，富者坐之，贫者拉之，同为人类，同为同胞，只因贫富之相差，遂即判苦人畜。”^②使用人力车的不人道性，已经和小脚、鸦片一样成为中国野蛮、落后的重要象征，遭到了很多进步人士的批评和抵制。自行车与人力车不同，行使全靠骑车人双足踏动，没有丝毫人道负担，所以自行车一称为“自由车”。

^① 《申报》，1946 年 10 月 14。

^② 冯秉坤：《废除平市独轮手车之我见》，《市政评论》第 3 卷，第 17 号。

其次，人力车运载能力低下。人力车相比自行车体形巨大，运送一人所占道路面积达 3 平方米，是自行车占用面积 3 倍多。30 年代后，上海道路一直处于不堪负荷的拥挤状态。无论是公共租界，还是国民政府，人力车被一致公认为是造成交通堵塞的罪魁祸首。另外，人力车要依靠车夫拉动奔跑，在长途运载能力上与自行车相距甚远。

1934 年开始，公共租界就提出废除人力车，但由于车夫生活难以安置，以及难以实现对手力车的有效替代等原因，而效果不佳。解放后，政府在发展公共交通建设的同时，有计划地安排人力车夫分批转业，1956 年最终实现了对人力车的淘汰。

（2）与电车、公共汽车等机动公交工具的竞争。

1908 年，英商上海电车公司在上海开出第一辆有轨电车，成为上海现代化、社会化、大众化交通的开始。当年，公共租界开辟 8 条线路、法租界开辟 3 条线路，总长 59 公里，初步形成了大容量公共客运干线运输网的框架。1913 年，华界开始有电车运营。1922 年，上海出现了公共汽车。电车和公共汽车为代表的机动公交工具有廉价、迅捷、客容量大、适合长距离运营等特点，逐渐成为上海市民出行的重要选择。

面对电车、公共汽车等机动公交工具的不断扩容，自行车依靠自身的性能优势，在竞争中得以生存发展。

首先，自行车对路况适应性较机动车辆更强。无论是公共汽车还是电车，他们都对道路的宽度和路面状况有着比自行车更为严格的要求。比如在当时的路面建设中，至少应在小方石路面以上，才能通行电车和公共汽车，而铺有这种路面或更高级的道路，在城市的全部道路中，只是其中的小部分。

上海市历年道路长度比较表（1927—1932） 单位：公里

1930	23.52	0.37	2.96	90.26	99.43	45.82	262.19	48.09	10.18%
1931	32.52	0.37	2.98	92	102.25	54.28	284.4	60.63	12.61%
1932	32.52	0.37	2.98	92	102.25	66.62	294.74	较 1927 67.6	前三者 12.09%
年份	柏油路	碎石路	卵石路	弹街路	煤屑路	泥土路	总计	年增长 率	所占百 分比
1927 前	10.43	0.37	1.67	88.08	72.03	4.45	177.05	—	7.05%
1928	15.9	0.37	2.55	89.92	77.47	11.28	197.49	11.54	9.53%
1929	19.99	0.37	2.96	90.11	94.18	17.31	224.92	27.04	10.37%

资料来源：上海市地方协会编《上海市统计》（1933年）第5页。

由表可见，在上海道路不断增加的同时，能畅行汽车的小方石路面以上的道路在全部道路中所占的比例仍然没有大的发展。至1932年，上海能畅行机械化公共交通的道路总数仅占全部道路的12.09%而已。而这些路况较差或是道路较窄公共交通工具鞭长莫及之处，正是自行车的用武之地。

其次，自行车拥有自由、机动灵活的优势。电车和公共汽车所共同具有的特征是都有非常固定的行车路线，一旦形成，并不轻易更改，每日都沿着固定的行车线路营运。而在近代上海，这些公交线路远没有覆盖到上海大部分地区，只是集中在城市最繁华的路段通行。当一人所前往的目的地并非公交线路附近，而又相距较远的时候，自行车就会成为交通出行的首选。自行车平均速度在6到10公里/小时，最高速度在15到20公里/小时，骑行时间一般可达1—3个小时。^①以当时上海城区（91平方公里计算），自行车的机动能力完全可以满足人们的出行需要。

再次，自行车全无能源依赖。公共汽车的正常运行要依靠油源，电车的正常运行要依靠电源，而自行车的驱动则仅靠人力即能完成，并不依赖外部能源的供应。1937年以后，尤其是太平洋战争爆发后，由于汽油的缺乏，至1942年1月10日全部公共汽车完全停业，^②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”^③，并且营运车辆的数量也因零件损坏无法及时补给而越来越少。至1945年5月，上海只有有轨电车128辆，但开行不足百辆。无轨电车200辆，开行仅30辆。^④《申报》1942年3月26日报道：“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，此为本埠情形剧变之缩影。”自行车不依赖能源的优势此刻显现出来，战争期间大量普及于上海社会。

最后，自行车具备小件的运载能力。运载能力是自行车的重要性能，很多市民常凭自行车带人行使、小件运输（买菜、买米）。不仅如此，很多单位、企业也看中自行车的运载能力，增加其运作的机动性，提高工作效率。如著名报人张竹平在其经营《大晚报》时，特

^① Michael Replogle, Non-Motorized vehicles in Asian Cities [D], Washington D.C. World Bank, 1992.

^② 《申报》，1942年1月12日。

^③ 《申报》，1942年3月6日。

^④ 《申报》，1945年5月7日。

地备有百余辆脚踏车，做到送报迅捷，保证时效。1935年，在其经营《时事新报》时也是如法炮制：“夫报纸营养端赖广告，广告进步端赖推销……则置备脚踏车与直接贩卖之力也。……本报乃约全埠烟纸店为寄售处，以脚踏车代步，逐渐增加。至上月底止，寄售处逾二千家，脚踏车达四十辆。后以此法陆续试办于南京、镇江、苏州、杭州、嘉兴、宁波诸地，报销骤增数倍或数十倍，收效之伟大始料所不及也。”^①自行车这种小件运载能力的优势，是电车、公共汽车等公共交通工具断然不能企及的。

三 自行车与近代上海社会管理

自行车传入上海初期，由于使用群体的范围很窄且阶层相对较高，所以对社会生活影响也很有限。随着自行车地愈加普及，使用群体社会阶层的逐渐下移和扩展，围绕着自行车的一系列社会问题便层出不穷，令政府头痛不已。上海各时期的政府几乎都对自行车的管理做出详密严格的规定。

最早骑驶自行车的是洋人，其目的也只限于在外滩、公园等地的休闲娱乐，所以上海最早针对自行车的管理条文出现在1885年工部局的公共花园（今黄浦公园）规章里面：“第一条，脚踏车及犬不准入内”。据1909年的《上海指南》，外滩公园游览须知第一条、第六条仍规定“狗及脚踏车切勿入内”。与此同时，法租界的公园对于自行车也有着类似的规定。可见当时针对自行车的管理只是在规范西人切勿践踏公园的花草。

20世纪20年代之后，如前文所述的诸多原因，自行车地普及越来越广。自行车制作技术的发展及其制作成本的缩减，与其使用者群体的阶层下移和扩展形成了良性的互动关系。自行车所产生的社会影响和带来的社会管理问题也是更加深入。

（一）关于自行车的牌照及纳捐

工部局随着社会的近代化变迁，不断相应变换政府征收的捐纳种类，以获取其市政管理的财政收入。公共租界工部局于1925年增加脚踏车捐，并于1929年取消轿子捐。到1936年4月执照捐种类达68种，分成五类，其中第五类有脚踏车、马车、汽车行、摩托车、人力车、小车等17种。捐额最高的是摩托车辆（包括自用汽车、公用汽车、运货汽车、摩托脚踏车等）执照每年28—560元，最低是脚踏车执照每年4元。^②1932年，公共租界脚踏车

^① 《时事新报（增刊）》，1935年10月10日。

^② 《上海租界志》编纂委员会编《上海租界志》，上海社会科学院出版社1999年版，第328-329页。

纳捐总额为 76350 元，1933 年为 88214 元，1934 年为 99748 元，1935 年为 134860 元，1936 年为 144678 元。^①汪伪时期，人力车和自行车捐每辆每月均为 0.50 元，汽车每辆每天 1 至 2 元。1946 年 1 月起，征收使用牌照税的车船有 7 种（1947 年增至 14 种），共征 108 万元。

民国政府在抗战后发布的《上海市脚踏车管理规则》中第一章“登记检验”和第二章“牌照及捐费”规定了一人如果要在上海拥有一辆自行车所需办理的种种登记检验细目及其所要缴纳捐费，譬如其中第一章规定：“脚踏车登记后应在规定日期及指定地点依照下列规定办理检验手续：1，车身有否破裂。2，轮圈钢丝有否残缺。3，轮胎有否破坏。4，轮轴有否弯曲。5，车链有无长短调整。6，刹车是否灵活。7，坐垫高低是否均匀。8，音响是否响亮。”诸如此类；第二章规定：“凡脚踏车在登记合格后得向公用局指定之车辆登记所领取行车执照一张及号牌一面；脚踏车限订挂号牌一面于后轮三角架上，不得加挂其他号牌；行车执照应随身携带以利于检查；凡脚踏车办理登记检验请领牌照及声请过户等应缴纳车捐，其捐率由财政局规定公布之”等等，并在第六章“取缔罚则”中，针对以上种种，如有违规，处以 2000-10000 法币不等的罚金，更严重者送由法院究办。^②由此来看，上海市政府对于脚踏车管理是相当严格的。

（二）关于自行车的交通管理

如前文所述，自行车刚刚有华人骑行之时，就是车祸不断。但当时一是因为自行车为数不多；二是因为没有汽车等机动车辆，骑自行车潜在的交通危险不过是与马车、小车、人力车抑或是行人相撞，一般没有性命之忧。自行车的交通管理并没有成文细则。

自 1901 年上海租界出现第一辆汽车之后，行驶在交通要道上的各式机动车辆逐渐增多，而致人死亡的恶性交通事故数量也随之逐年增长。1929 年 9 月，一月当中据捕房车务处统计，公共租界中车辆肇祸案件共发生 872 起，死 15 人，伤 348 人。所死诸人皆系汽车撞毙。至本年 9 个月来，共出事 7087 起，伤人 2472 名矣！查车辆最易肇祸地方，仍为南京路外滩、南京路西藏路口、外白渡桥堍、北四川路、百老汇路及杨树浦等处。脚踏车亦是最易肇祸之一种，查上个月脚踏车出事 133 起，伤人 39 名。迩来车辆肇祸案之激增，半因由于行人之不慎，而大半实在开车者（汽车）之疏忽。^③查到 1930 年，仅在公共租界领有执照

^① 上海市文献委员会年鉴委员会编《上海市年鉴》，中华书局 1935 年。

^② 《上海市脚踏车管理规则》，上海档案馆藏档，卷宗号 Y12-1-217。

^③ 徐国桢：《上海生活》，上海世界书局 1930 年版，第 58-59 页。

的机动车辆已达 7672 辆，其中自用汽车有 4445 辆，公用汽车有 1017 辆，货车及拖车 1333 辆，公共汽车 144 辆，余下的 733 辆是摩托自动车；而自行车此时也有 21530 辆之多。如何对上海城市交通管理进行近代化变革，已成为迫在眉睫之事。

1930 年，工部局火政处首次使用红绿灯管制交通。次年，开始试行推广以路灯标记控制车辆往来通行，并对汉口路实行单程交通办法，后又扩充施行于香港路、四川路。各交叉路口使用交通信号灯的已有 68 处。民国 23 年，机器脚踏车巡逻队成立并投入值勤。随着管理方法和管理手段的不断更新、完善。对于乘脚踏车之人，工部局规定除应遵照《马路章程》之外，还应备警铃或别种合式之器，如欲越过车马或步行之人，应预先摇铃关照，不准自便。自日入至日出时，须备带明灯。至于马路两旁之边路，不准脚踏车经过其上。^①

时至国民政府统管上海期间，自行车交通规定名目更加细致、要求更加严格。《上海市脚踏车管理规则》第四章“行车、停车”中第 30 条规定：“行车时应注意一切交通标志并服从岗警之指挥”；第 32 条规定：“脚踏车经下列地点应减低速率或停车：1，道路有坡道度或曲折处。2，近车站或过车站时。3，交叉路口、铁路栅门。4，小街巷狭路。5，车辆交会时。6，道路行人拥挤时。7，经过桥梁。8，道路修理时。9 近学校医院。10，视察不清或有障碍物时。”；第 36 条规定：“脚踏车仔拐弯及对面有来车或路旁有警告标志之处不得超越前车”；第 44 条规定：“凡值电车停驶乘客上下之时，车辆不得行经其右侧”等等。^②同时，在第六章“取缔罚则”也相应规定了处罚要则。从其列举细目即可见此时自行车交通管理已臻成熟。

（三）关于自行车的安全管理

自行车个人拥有量的递增，伴之而来的盗车、抢车等犯罪活动也猖獗起来。针对自行车的盗车、抢车案的频频发生一直是困扰政府和民众的大问题。为此，上海市政府采取了一系列应对措施——包括给自行车打钢印、上牌照登记等——但其中最为有效的还是设立“自行车停放站”。最初，上海的自行车停放站是各个公司或影剧院为方便自家管理而各行设立的，规则管理各不相同，秩序十分混乱。

1946 年，上海市政府公用局收归沪上自行车停放站的设立权限并加以整顿，统一交由杨自强、杨荣泰两人成立脚踏车保管公司经办，设立了“沪通脚踏车停放站”。这乃是一

^① 《上海租界志》编委会编《上海租界志》，上海社会科学院出版社 1999 年版，第 700-704 页。

^② 《上海市脚踏车管理规则》，上海档案馆藏档，卷宗号 Y12-1-217。

举多得之事：一是可以整顿恢复战后的上海市容；二是可以有力地减少盗车数量，积极消灭自行车失窃风炽，保障市民出行安全；三是可以创造出新的就业机会，藉此缓解部分失业问题；四是可以将散落在民间的停车费用收缴到政府，增加政府收入。^①

“沪通脚踏车停放站”共在上海设立上百个。其中舞厅、话剧院、京戏场、影剧院有：米高美、维也纳、国联戏院、国泰舞厅、金谷饭店合设一处，大沪舞厅、利德尔舞厅、新仙林舞厅、仙乐斯舞厅、大都会舞厅、扬子舞厅、大东舞厅、百乐门舞厅、伊文泰舞厅、丽都舞厅、卡尔登戏院、兰心戏院、辣斐戏院、丽华戏院、大舞台、天蟾舞台、共舞台、中国大戏院、皇后戏院、黄金戏院、民光戏院、大光明、大华、南京、美琪、金城、大上海、沪光、丽都、巴黎、金都、新光、杜美、金门、国联、平安、国泰、光陆、上海、九星、浙江、虹口、国际、百老汇、胜利、海光、中央；各大公园有：兆丰公园、胶州公园、外滩公园、虹口公园、大兴公园、泰山公园；各大厦、银行有外滩公园、中央银行、中国银行、汇丰银行、华兴银行、中国通商银行、物品交易所、纱业银行、富中银行、纱布交易所、浦东银行、建设大楼及汉弥登大楼、中国农民银行、上海电话公司；各大饭庄、咖啡馆有：马尔斯咖啡馆、新新酒楼、新都饭店、新雅饭店、南国酒家、南华酒家、新华酒家、扬子饭店、印度咖喱饭店、大西洋菜社、蜀腴川菜馆、中南饭店、清莲阁茶社、长乐茶社、乐园茶室、南京饭店、中央饭店、扫叶山房、悦来茶食号等。上海几乎所有的公共场所都被囊括当中。

上海市政府还制定统一《脚踏车停放站规则》：一，呈奉公用局核准办理脚踏车停放站所设地点和停车辆数均由公用局核定之。二，凡向本各停放站寄放脚踏车时，应预交一次寄放费，有管理员发给寄车证为凭。三，车主领回寄存之车辆时，应将寄车证交还给管理员并结清寄放费，管理员凭证将车辆发还车主。四，寄放费以每车每次三小时计算，不满三小时亦作一次收费，超过三小时一律加倍收费。五，车主寄放脚踏车应将寄车证妥为保藏，如遇遗失应立即报告停放站管理员。由停放站将车送至本处暂为保存。如因未向管理员报告而致寄放之车为他人冒领时，本处概不负责。六，车主如遇上项情事应提出公用局执照并备具殷实铺保向本处申请领回车辆。经本处查明无误，即将原车发还，并由本站呈报公用局备案。七，凡向本处各站寄放车辆一律依照规定收费。如遇管理人员额外需索，

^① 《自由车管理站》（附规则），上海档案馆藏档馆藏档，卷宗号 Q131-4-1012.

得向本处报告以凭究办。八，寄放车辆如遇遗失情事而其责任确在本处者，由本处照市场价赔偿之。九，本处视情形需要得随时呈请增设或减设停放站。十，本规则自呈奉公用局核准后实行修正时亦同。^①

余论

随着自行车地普及，使用群体之社会阶层逐渐下移和扩展，自行车表征意义和实际作用都发生着潜移默化的变化。传入伊始，自行车是摩登、时尚的器械，在中国人心中自行车代表着西方文明，代表着先进和富有。那时骑车上街的人的脸上写满了自鸣得意的神情。时移世易，随着上海民族自行车工业的不断发展和上海城市经济的不断繁盛，自行车的价格已不再是高不可攀，自行车的使用者也逐渐由社会的上层下移到社会中下层人士。这使自行车所产生的社会问题也更加深入。上海市政府不得不面对这些接踵而至的新情况、新难题，应变制定出一系列的相关政策以求解决。自行车普及只是一个小的切入点，由此可以窥见的近代上海社会生活的变迁却是一个大的问题。从这点讲，自行车在上海的普及所产生的意义绝对超越了自行车本身。

^① 《脚踏车停放规则及纠纷》，上海档案馆藏档，卷宗号 Q131-4-1424。