



两只轮子两百年 骑行始于莱茵河畔

一副车架、两只车轮，不用燃料、全凭脚蹬。利用这种叫做自行车的代步工具，人类已经走过了200年。究其源头，人类百年的骑行之旅始于一座莱茵河畔的德国小城——曼海姆。曼海姆位于德国西南部巴登—符腾堡州北部，距法兰克福80公里，与路德维希港隔河相望。这座拥有30万居民的德国城市，不仅以其独有的棋盘格式的城市规划闻名于世，更与人类交通方式的变革密切相关。

“行走机器”

1886年，德国工程师卡尔·本茨在这里制造出人类历史上第一台汽车；而比这再早69年，即1817年6月12日，32岁的德国男爵卡尔·冯·德莱斯跨上自己发明的木制两轮“自行车”（德语直译为“行走机器”），完成了14公里骑行，翻开了人类骑自行车出行的历史。

事实上，德莱斯发明的“行走机器”只是现代自行车的雏形。之后几十年间，欧洲人又给自行车加上链条、刹车闸、脚踏板、充气轮胎等结构，自行车才慢慢呈现今日模样。

2016年11月至2017年6月，曼海姆科技馆举办了“两只轮子——两百年：德莱斯男爵与自行车的历史”大型展览，展出了1817年以来上百辆自行车，连贯讲述了自行车的发展历程，吸引数万名参观者。其中，两辆附有德莱斯专利证明的第一代自行车，即“行走机器”真品是展览的亮点之一。

相伴成长

记者在曼海姆科技馆见到资深策展人托马斯·科施时，他正忙着筹划将部分临时展出的自行车转为该馆的长期展品。关于办展的初衷，科施说，一方面是为了让更多人了解德莱斯男爵在曼海姆发明自行车的历史；另一方面是想传递自行车未来具有长期价值这一观点。

“自行车是最节能的交通工具，没有比这更实际、简单的出行方式了。”他说。在科施看来，自行车在德国、欧洲乃至整个世界的发展进程中打下了深深的烙印，人、社会、自行车可谓相伴成长。

科施说，在德国乃至整个欧洲，自行车起初是富人的玩物，尤其是在19世纪90年代以前。直到1895年，自行车发展成为现在的模样，并在西方进入大规模工业生产阶段，“随着价格降低，工人也买得起。”

20世纪20年代，自行车成为德国最普遍的交通工具，几乎人人骑车。但到了20世纪50年代，德国进入摩托时代，人们开始热衷骑摩托车、开汽车。自行车几乎一夜之间消失，只有年轻人、穷人和没有驾照的人骑。这一过程持续了很长时间，直到自行车重新回归德国人生活，不过之后，自行车基本成了人们休闲娱乐的工具。

中国故事

相比西方，自行车在中国的发展起步晚，在许多国人心中也留有难以割舍的情结。对此，科施早有耳闻，他特地寻求上海科技馆的帮助，从中国朋友那里获赠一辆凤凰牌自行车。这位中国朋友告诉科施，20世纪70年代弄到这样一辆自行车特别不容易，特别自豪。当时的满足感与日后挣钱买辆桑塔纳不相上下。

科施告诉记者，展览期间，这辆凤凰牌自行车和它背后的中国故事引起了不少德国参观者的兴趣。科施还注意到共享单车在中国的快速发展，红火的共享单车市场给他留下深刻印象。他认为，这是未来自行车作为城市交通工具发展的一个正确的方向。

就在展览结束后不到半年，中国共享单车企业进入德国。摩拜单车11月21日宣布在德国首都柏林投放700辆共享单车，为这一热爱自行车的国度增添共享骑行体验。而中德两国因自行车产生的关联与趣事，可以回溯百余年。自行车传入中国是在晚清，那时名字还没有统一，人们把它叫作“自转车”“脚踏车”“自由车”……这一舶来品在当时人眼中是“时尚”的代表。德产自行车那时已经远销中国。

德国媒体十几年前报道中国时，不乏偏颇观点，常引用一句流行歌曲歌词“北京有900万辆自行车”，引申含义是中国人口众多，私家车尚未普及，出行靠海量自行车。随着人们环保、健身意识的加强，“两轮”出行又重新流行起来，“900万辆自行车”也越来越少被德国媒体提及。而新近德国媒体提及，便是报道中国的共享单车。《世界报》网站今年早些时候刊登一张杭州共享单车的图片。图片说明提及中国倡导绿色出行的努力：“传说北京有900万辆自行车。图中杭州的供租赁的单车就有2万辆。”

实际上，共享单车在中国的投放量已以千万辆计，这句歌词如今说来就更牵强了。

■来源于新华社



霸州博物馆里收藏的德国自行车 图片来源：中安在线



霸州自行车博物馆各国藏品。图片来源：中安在线



收藏于英国汽车博物馆的 Rover 自行车。图片来源：gracesguide.co.uk

