

# 民國時期江蘇省自由車競賽之研究 (1932-1936)

郭憲偉\*

郭金芳\*\*

## 摘 要

本研究從微觀視域的角度，進行江蘇省自由車競賽相關史料、報刊、雜誌與政府公報等文獻的解析，目的在於闡述此項競賽的歷史樣貌與意義。研究結果顯示，自由車輸入中國後，其角色從舶來品到生活中的交通工具，演變成競賽的運動器械。而 1932 年江蘇省第一屆民眾業餘運動會的自由車「賽慢制」競賽，是省內日後五屆自由車競賽發展的濫觴。其次，江蘇省 1932-1936 年共舉辦過五屆自由車競賽，展現華人對自由車運動參賽與觀賽的渴望與興趣，也體現了競賽制度愈趨完善的發展歷程。再者，女子組的增設有無、參賽人數及賽事實際進行與否，說明了 1930 年代江蘇省民眾對於女性騎乘時髦的自由車與參加自由車競賽二者的身體形象觀存在著差異性。整體而言，江蘇省自由車競賽之推展，乃是提倡運動之積極作為，除促進民眾運動的習慣之外，藉由運動競賽的平台打破階級界限，使各界相互聯結，進而活絡群體氛圍。

**關鍵詞：**自行車、民眾業餘運動會、萬國自由車競賽

---

\*郭憲偉，國立臺南護理專科學校通識教育中心副教授。

\*\*郭金芳，真理大學運動管理系副教授，E-mail: kgfntcpe@yahoo.com.tw (通訊作者)

## **A Study on Bicycle Competitions in Jiangsu Province during the Republic of China (1932-1936)**

*Hsien-Wei Kuo*<sup>\*</sup>

*Chin-Fang Kuo*<sup>\*\*</sup>

### **Abstract**

This study analyzes the historical materials, newspapers, magazines, and government bulletins related to the bicycle competitions in Jiangsu Province from a micro-historical perspective, with the aim to expound the historical appearance and significance of the competition. The results showed that after entering China, the role of bicycles has evolved from imported goods to transportation in daily lives, and then become sports equipment for competition. In 1932, the "slow race format" of the bicycle competition in the 1st Public Amateur Sports Meeting in Jiangsu Province was the beginning of the development of the following five bicycle competitions in the province. Furthermore, the five cycling competitions held from 1932-1936 revealed the Chinese's interest in participating and watching cycling events and also demonstrated the progress of the competition system. However, the addition of the women's group, the number of participants, and the actual execution of the events indicated that the people of Jiangsu Province in the 1930s had different viewpoints on the body image between women riding stylish bikes and participating in cycling competitions. Still, overall speaking, the cycling

---

<sup>\*</sup>Hsien-Wei Kuo, Associate Professor, Center for General Education, National Tainan Institute of Nursing

<sup>\*\*</sup>Chin-Fang Kuo, Associate Professor, Department of Sport Management, Aletheia University, E-mail: kgfntcpe@yahoo.com.tw (Corresponding Author)

competition in Jiangsu Province has led to the popularity of the sport, which has not only promoted the people's exercising habits, but also helped break the boundaries and connected different class, enhancing the atmosphere among all groups.

**Keywords:** Bicycle, the Public Amateur Games in Jiangsu, Wanguo Bicycle Competition

## 一、前言

十九世紀的中國，先後爆發「鴉片戰爭」、「太平天國起義」、「中法戰爭」、「甲午戰爭」、「義和團運動」等事件，迫使晚清開放五口通商、割地賠款，深受列強之迫害，逐步走向滅亡之路。然而，此時的中國開始有「西學東漸」的聲音，西方的思想、教育、文化、娛樂、學術、貿易大規模湧入中國，試圖改造中國的社會文化結構，尤其是貿易活動之迅速，間接將自由車引進中國，供當地外國人士使用。<sup>1</sup>

《點石齋畫報》之〈賽腳踏車〉一文，<sup>2</sup>提及為慶賀英皇之日，英僑不僅騎自由車迎接，甚至組織自由車競賽，宣傳自由車車身與性能之優點，以及介紹自由車在軍事戰鬥中的功能，如傳信代步。雖然，自由車在當時的中國社會尚不盛行，但可以想像當時自由車的報導已觸動華人的視覺神經，並引發熱烈討論，更重要的是，當時已開始舉行自由車遊戲競賽。雖說華人在此次競賽並未現身，僅能作為局外人在場外觀看賽事，但也激發華人對自由車的興趣，開始騎乘自由車，並於學校課程中分享自由車騎乘心得。像是 1909 年，天津市各小學堂開始有自由車的作文競賽，如天津市城隍兩等官小學堂高等二年二學期生學生韓振岳所撰寫的〈說腳踏車〉一文，該文如下：

脚踏車者，前後有二輪，中有小輪，不踐地。脚踏之則旋轉，轉則

<sup>1</sup>如 1876 年由英國傳教士傅蘭雅主編的《格致匯編》〈腳踏車與馬相比賽〉一文，內文主要論及腳踏車與馬競賽三十里，腳踏車最終取得勝利的過程。藉由隱喻中國若有平坦道路，就可運用腳踏車來傳遞各處公文，不但可節省養馬之費用，並更有效率與省時地傳遞公文書信。參閱〈腳踏車與馬相比賽〉，《格致匯編》，1. 夏（上海，1876）：11-12。

<sup>2</sup>原文可參閱陳平原、夏曉虹，《圖像晚清：點石齋畫報》（香港：香港中和，2015），341。

有鐵條，與後輪相連，故後輪轉，前輪受後輪之轉力，前輪亦轉。其前有二把，手扶之。後有皮墊，坐之行。行之甚速，甚為便也。牛車等車，莫之能及也。<sup>3</sup>

文中詳細介紹自由車的硬體結構，像是腳踏踏板，會使中軸旋轉並帶動鍊條，連帶使後輪轉動，而前輪也因後輪動力的影響跟著一起轉動。1919年上海基督教中國青年會為發展自由車體育，特地從美國直接運送十餘輛至上海。<sup>4</sup>除此之外，1920年代始，華人對自由車充滿著許多不同的想像，諸如科學的（就自由車構造來看）、美術的（就外觀而論）、技能的（指行駛上），形成一種趣味性的活動。<sup>5</sup>由上述可知，自由車不只在課堂中被討論、描繪，甚至藉由分享彼此心得，提供華人相關想像。

在交通運輸方面，1920-1930年代，郵政局、有線電報局、電話局、警察局等機構，已配置自由車，以提高工作效率。紀錄顯示1935年時，郵政總局向得利車行訂購自由車一百輛，<sup>6</sup>自由車已然成為當時的代步工具之一，因此當局也開始制定自由車隊相關規定與注意事項，並且針對車隊進行有系統的訓練，以1931年《強普利刊》刊載的〈(甲)自由車隊進行時應注意的幾件事〉為例，總計十六條，<sup>7</sup>提醒要點包括車與車的距離為六英尺；行車時的注意與管理要項；每十五分鐘可停止一次；行車時速度要均勻，不要忽快忽慢，標準速度為每小時行駛十英哩。雖然上述要點僅是行駛自由車的參考準則，卻可以給予參與人員正確的學習觀念。在競賽運動方面，上海在1920-30年代就辦過許多比賽，如「萬國自由車競賽」<sup>8</sup>、「上海自行車競賽」<sup>9</sup>，或是由中華全國道路建設協會舉辦的自由車賽、<sup>10</sup>

<sup>3</sup>韓振岳，〈學堂成績選粹：說腳踏車〉，《直隸教育官報》，4（天津，1909）：127-130。

<sup>4</sup>〈腳踏車發展體育〉，《上海青年（上海1902）》，19.4（上海，1919）：9。

<sup>5</sup>肖梅，〈談自由車〉，《益智月刊》，6（出版地不詳，1923）：14-15。

<sup>6</sup>朱家驊，〈交通部指令：第2001號〉，《交通公報》，636（南京，1935）：16-17。

<sup>7</sup>〈(甲)自由車隊進行時應注意的幾件事〉，《強普利刊》，4（廣州，1931）：59-60。

<sup>8</sup>〈上海萬國自由車比賽〉，《浙江體育半月刊》，2（杭州，1931）：43。

<sup>9</sup>吳楚蓀，〈上海自行車競賽記〉，《電友月刊》，12.12（上海，1937）：76-78。

交通部電政局舉辦的自由車競賽會等，<sup>11</sup>有些競賽活動甚至安插了自由車的表演。<sup>12</sup>上述說明了自由車傳入中國後，歷經不同時期的發展，漸漸成為民眾工作、生活的代步工具，更成為運動競賽與休閒娛樂之一環。

然而，從事此一時期自由車研究者，多半將其分析置於宏觀大歷史視野下，主要討論地域又僅限於上海。故筆者以江蘇省自由車競賽為本研究之論述中心，其主要原因為江蘇省為華中七省之一，民國時期江蘇省省會所在地先後是蘇州、南京，至 1928 年後遷至鎮江，在發展脈絡與地理位置有其特點，更重要的是江蘇省自由車競賽為省會一大賽事，有探究之必要，本文採用歷史研究法，在史料運用上以《體育研究與通訊》期刊為主，輔以相關報刊、雜誌與省政府公報等，試圖建構江蘇省自由車競賽的歷史樣貌與意義。職是之故，本文除前言與結語外，內文章節擬先探討江蘇省運動競賽的時代背景；其次說明江蘇省自由車競賽的競賽規程，進而瞭解競賽規程的制定與修訂，以及論述歷屆競賽的歷程，以便理解其人數、行業、穿著，以及車體的差異；最後則是討論江蘇省自由車競賽的時代意義。本研究在名詞解釋方面，Bicycle 一詞在近代中國，曾被稱做自行車、自動車、自由車、自轉車、腳踏車、洋車、單車、鐵馬等譯名，其字義會因傳入地而有不同的譯名，如天津的自由車早期稱做「洋馬」或「洋車」；京師稱做「自行車」，<sup>13</sup>本文為使內文閱讀一致性，名稱統一以「自由車」一詞來通稱。不過，為尊重與還原史料之原貌，在史料運用上不統一用詞。

<sup>10</sup> 〈自由車賽〉，《禮拜六》，591（上海，1935）：22。

<sup>11</sup> 王虹霓，〈形形色色：交通部電政局所屬水線、無線、有線電報局、電話局、郵政局，於六月五日在上海市中心區市府舉行自由車競賽會。〉，《少年畫報》，5（上海，1937）：10。

<sup>12</sup> 啟昌（攝），〈上海自由車比賽：唐耀良兄弟自由車之器具表演〉，《中華（上海）》，35（上海，1935）：15。

<sup>13</sup> 金湘斌，〈地圖 37 自行車〉，《漢語方言解釋地圖（續集）》，岩田禮編（東京：株式會社，2012），121-123。

## 二、時代背景

查體育關係民衆之強弱，至為重要……惟觀近年來除學校中已有體育課程及設備外，民衆體育場之設，為數甚少，以致各業人等，絕無運動機會，成年人與婦女，尤少體育興趣。今後務求全體男女長少各有參加體育之機會，此辦理社會教育人員所應注意者一也。<sup>14</sup>

上述文字為 1933 年 5 月江蘇省教育廳訓令第八三七號內容，表述崑山縣教育局奉教育部指令推行體育並注重團體運動，加強國民體質與培養運動興趣。不過，由於體育設備著重建置於學校場域中，相形之下，公共地區的體育設置較少或是過於簡陋。雖然自 1930 年代始，各省市每年舉辦大規模運動會已漸成為一種風氣，參賽人員也不再局限於學生，而是各年齡層之民衆。<sup>15</sup>但為加速推廣民衆對體育運動的興趣，以及適合的社會環境，江蘇省教育廳制訂各縣體育場的標準規範，作為體育場推廣民衆體育之依據，並派員分赴鎮江、丹陽、揚中、江都、泰興等三十一縣，視察各縣體育場與民衆體育參與的情形。<sup>16</sup>除此之外，設置省立南京公共體育場與省立鎮江公共體育場，提供民衆運動的公共空間，並定時舉辦各種訓練競賽，以及自由車、風箏、舉重、爬山、攀登、跳繩、踢毽子、自由車旅行隊等各項新興運動活動，以迎合民衆興趣與需求。<sup>17</sup>學校體育方面，當局規定體育教材，訂定體育測驗的標準，實施早操課外運動等，<sup>18</sup>並加

<sup>14</sup>周佛海，〈江蘇省教育廳訓令第八三七號〉，《崑山教育》，4（江蘇，1934）：9-10。

<sup>15</sup>郝更生，〈三年來之中國體育運動〉，《江蘇教育》，4.1/2（江蘇，1935）：143。

<sup>16</sup>〈派員視察民衆體育〉，《民衆教育通訊》，3.9（江蘇，1934）：16。

<sup>17</sup>吳邦偉，〈三年來之江蘇體育運動〉，《江蘇教育》，4.1/2（江蘇，1935）：220。

<sup>18</sup>馬治奎，〈四年來江蘇體育的動態〉，《中國體育》，1.1（南京，1942）：21-22。

強體育師資的訓練與資格的審定，使其得以肩負推展體育之重任。<sup>19</sup>

當時，江蘇省運動競賽以省為範圍的，有中等學校聯合運動會、民眾業餘運動會、民眾與學生混合參加之運動會等三種不同組織。<sup>20</sup>其中，民眾業餘運動會的成立，乃是因體育在當時僅在學校體制下發展，未能普遍於民眾之間，社會上較不被重視，常置於可有可無的地位。有鑑於此，1929年國立中央大學校長張乃燕先生與國立中央大學教育處處長俞慶棠先生，共同創辦全省民眾業餘運動會，作為提倡民眾業餘運動競賽之先聲。<sup>21</sup>1932年江蘇省第一屆民眾業餘運動會特舉辦自由車競賽，由於場地關係，僅設賽慢制。但參賽者達四十餘人，反應熱烈，江蘇省立鎮江公共體育場認為賽慢制無法讓競賽者盡展其才，因此特別舉辦自由車長程競賽（賽快），<sup>22</sup>江蘇省自由車競賽因應而生。

除上述三種不同組織競賽外，另有各機關聯合運動會之競賽，以促進各界對體育的重視。以1935年江蘇省會各機關聯合運動會為例，如表一所示。

運動會競賽表演項目共分為團體、個人競技項目及表演項目三大類，其中較有趣的是，「比慢」項目，賽制為最慢者獲得優勝，以下為江蘇省會各機關聯合運動會個人競技規則——自由車比慢項目：

- (一)車輛由賽員自備煞車設備應事先拆去或使其不發生效力經裁判員檢查後方得應片。
- (二)出發時車輛前輪應安置出發線上不得後取巧。
- (三)出發時運動員先以左(右)足踏於踏板上右(左)足立於地上待槍聲已起右(左)足應立即離地登車前進故意遲延者為犯規發令

<sup>19</sup>林涵，〈各國體育之動向與今後中國國民體育實施應行改進的幾點〉，《江蘇教育》，4.12（江蘇，1935）：59-60。

<sup>20</sup>吳邦偉，〈三年來之江蘇體育運動〉，223。

<sup>21</sup>袁宗澤，〈江蘇省運動會史略〉，《體育研究與通訊》，1.2（江蘇，1933）：99。

<sup>22</sup>裴熙元，〈省會第一屆自由車競賽記〉，《體育研究與通訊》，1.2（江蘇，1933）：179。



表一 1935年江蘇省會各機關聯合運動會競賽表演項目

團體競技	個人競技	表演項目
三十公尺賽跑	跳高（男/女）	少林拳
立定跳遠	跳遠（男/女）	太極拳
推八磅鉛球	推鉛球（男十二磅/女八磅）	劍術
	五十公尺（女）	騎馬
	一百公尺（男/女）	健身操
	二百公尺（男）	足球
	競走（男一千五百公尺/女八百尺）	籃球
	爬山（男/女）	網球
	自由車比慢（男/女）	排球
	射箭（男/女）	
	騎馬	

資料來源：〈江蘇省會各機關聯合運動會規程一束——江蘇省會各機關聯合運動會規程〉，《體育研究與通訊》，3.2（江蘇，1935）：76-78。

員得召印重發第二次犯規即取消其比賽資格。

(四)車輛應在一百十二公分寬線內進行不得出線（以車輛與地面接觸之部份為標準）。

(五)雙足踏車之動作應繼續不停且不得倒踏。

(六)進行中運動員身體之任何部份（衣褲鞋在內）不得觸及地面。

(七)運動員違犯上列四五六項之任何一種者取消其比賽資格。

(八)車輛之後輪已越過終點線（以車輪與地面接觸之部份為標準）方為完畢全名及成績之評定及計算亦即以後輪越過終點線為標準。<sup>23</sup>

<sup>23</sup>〈江蘇省會各機關聯合運動會個人競技規則〉，《體育研究與通訊》，3.2（江蘇，1935）：79-81。

如上，當時已有明確的競賽章程規範，尤其是競賽過程中必須遵守的事項也逐一表列，像是第三條規定競賽人員預備姿勢必須一致、第四條規定車輛必須在限制的範圍內行駛，違反者皆取消比賽資格。其次，由於該競賽為「比慢」項目，強調的是在一定距離內不能雙腳觸地與煞車停止，因此在競賽規則中規定自由車的煞車必須卸除，車輛前輪應安置出發線上不得放後取巧，不能將車回轉，以及車輛的後輪，若越過終點線方為完成比賽。雖然目前從史料中無法得知當時自由車賽慢制的真正理由，只知第一屆民眾業餘運動會是因場地的限制而設置賽慢制，但可以想像賽慢制中強調人車合一的平衡感與操控的力量的運使，都須仰賴選手的專注力與肌肉耐力的相互配合。此與西方競技運動文化強調的更快、更高的目標背道而馳，似乎更符合了儒家思想強調中庸保守與和平禮讓的精神。<sup>24</sup>

### 三、江蘇省五屆自由車競賽規章與歷程

1930年代的中國，舉辦大規模的運動賽會已成為一種風氣，對於競賽也有明確的制定與規則，就其定義：競賽是遊戲與體操活動之聯合其進行，目的在於取勝，但必須遵守競賽規則。<sup>25</sup>從其時代脈絡來看，競賽是遊戲與體操的中介，既有遊戲的本質（自由、娛樂）與體操的目的（養成調和發展健全的身體），更帶有運動競爭的精神。雖然，競賽規則是參與競賽活動者必須注意與遵守的條款，但也會因規範性不足有所修訂。1932年至1936年，江蘇省會共舉辦過五屆自由車競賽，其章程因人數、性別、

<sup>24</sup>有關東西方體育運動文化可參閱黃欣周，〈今後我國體育運動發展底路線〉，《青年生活》（上海1935），1.22（上海，1936）：6；耕野，〈西大體育運動之瞻前顧後〉，《西大學生》，創刊號（廣西，1934）：31；董守義，〈體育運動比賽之真精神〉，《青年進步》，60（上海，1923）：62；謝筠壽，〈日本之體育運動振興策〉，《醫藥評論》，35（上海，1930）：1-4。

<sup>25</sup>潘絡基，〈論遊戲，體操與運動競賽〉，《安徽教育》，2.8（安徽，1931）：1-27。

規則有所變更，以下明列第一屆自由車競賽規章為例說明：

- (一)主辦機關：本項競賽由江蘇省立鎮江公共體育場主辦。
- (二)參加資格：凡省會各界男女除違背業餘資格者外概得報名參加比賽。
- (三)分組：分男女兩組。
- (四)報名日期：自即日起至 11 月 25 日下午六時止逾期概不遞補。
- (五)報名地點：1.南門外本場、2.仁章路縣立公共體育場、3.鼓樓崖省立鎮江師範、4.城外南馬路新江蘇報館、5.小碼頭省立醫院。
- (六)報名手續：凡欲參加比賽者須於報名期內向指定之報名地點繳納註冊費每人一元並將印備之報名單詳細填明隨取號布二方。
- (七)比賽路程：
  - 1.男子組自教育廳門前出發向西經中山路過中山橋上省甸路省會段至七里店為止下車時將號證交與該處裁判員後再上車循原路回至教育廳門前。
  - 2.女子組自教育廳門前出發向西經中山路過中山橋上省甸路省會段至西門車站為止下車將號證交與裁判員後再上車循原路回至教育廳門前。
- (八)比賽日期：11 月 27 日下午 1 時正在教育廳前空地集合點名男子組 1 點 20 分出發女子組 1 點 30 分出發。
- (九)比賽車輛：車輛由賽員自備車上不得有發動機或其他足以減速之器物所有車輛均於出發前經過正式檢驗始能乘升。
- (十)比賽規則：
  - 1.號布兩方必須分別縫於胸前背後無號布者不准參加比賽。
  - 2.點名三次不到即取消資格決不遞補。
  - 3.出發口令由徑賽發令員呼「各就位」時各人應照抽籤號數依次排列於白粉線後聞「預備」口令即準備作上車姿勢至「槍聲」

已起始得上車出發如未聞槍聲車輛之任何部份越出線外者即為犯規予以警告再犯則取消比賽資格。

4. 出發時有汽車前導循路而進各賽員不得抄走近。
5. 中途如遇傾跌或需休息時得下車但不得妨礙他人之進行且繼續前進時必須在原處上車不得攜車行走。
6. 中途如欲超越任何人之車輛必須在該車輛之側面二尺外直衝越過不得斜行。
7. 進行時不得衝撞他人之車輛或以手推他人。
8. 賽員不得將車輛橫亘道中或以其他方法阻礙他車之進行。
9. 到達目的地將須時發令員所給與之號碼交與裁判員後方得折回終點進行(即出發點)。
10. 以車輛任何部份接觸終點線之先後而定名次之先後。
11. 賽員之違犯以上任何一條規則者裁判員得取消其資格。

(十一)獎勵：各組之前五名均由本場分月給予紀念品。

(十二)附則：本規程如有未盡事宜得隨時修正公布之。26

第一屆原設有女子組，但無人報名參賽。因此第二、三屆並沒有再設女子組，而規章中的(三)分組、(七)女子組、(八)比賽日期女子組出發時間、(十一)「各組」等相關描述皆予以刪除，但第四、五屆因又設置女子組，故前述刪除的字句復見在規章中。另外，第一屆規章中明定點名三次不到即取消資格，至第二屆時則改為點名二次。在比賽車輛方面，第一屆規章只明定車輛可由賽員自備，但由第二屆開始，主辦大會會給予小旗一面縛於賽員自備的車輛前方，以利辨別參賽人員。比賽規則方面，第一屆第六條規定中途如欲超越任何人之車輛，必須在該車輛之側面二尺外直衝越過不得斜行；第二屆則更改為三尺外。又第一、二屆規定賽員若違反任何一

<sup>26</sup>袁宗澤，〈省會第一屆自由車競賽〉，《體育研究與通訊》，1.2（江蘇，1933）：161-164。

條規則，裁判員得取消其資格，至第三屆改為違反第四、五、六、七、八等各條之任何一條者，得取消其比賽資格。由此可知自由車競賽規章逐年會因應不完善之處加以修訂，以期競賽得以舉辦得更加完善。

江蘇省自 1932 年至 1936 年共舉辦了五屆自由車競賽，每屆前五名獲獎選手的資料和成績如表二所示。

表二 江蘇省五屆自由車獲獎選手資料成績一覽表

屆次	組別	名次	姓名	年齡	職業
第一屆 (1932年)	男子組	1	吳泰康	無	郵政
		2	畢光輝	無	商界
		3	唐長發	無	商界
		4	盧兆榮	無	警界
		5	李冒社	無	商界
第二屆 (1933年)	男子組	1	朱長林	21	報業
		2	吳泰康	27	郵政
		3	陳厲儀	20	車行
		4	張廷彥	24	警界
		5	盧萬榮	21	警界
第三屆 (1933年)	男子組	1	吳泰康	28	郵政
		2	盧萬榮	22	警界
		3	巢振華	21	警界
		4	陳懷義	26	警界
		5	任守一	26	商界
第四屆 (1933年)	男子組	1	曾耕三	無	無
		2	余錫容	無	無
		3	陳偉民	無	無
		4	唐內坤	無	無
		5	王達熙	無	無
	女子組	1	陳惠英	無	無
		2	蘇文秀	無	無
		3	沈吉芳	無	無

(續)表二 江蘇省五屆自由車獲獎選手資料成績一覽表

屆次	組別	名次	姓名	年齡	職業
第五屆 (1933年)	男子組	1	胡天文	無	軍
		2	李林成	無	勞工
		3	柳 湘	無	勞工
		4	楊厚欽	無	電報
		5	成家鳳	無	電報
	女子組	1	吳于哲	無	待業
		2	王 焯	無	醫界
		3	沈吉芳	無	商界

資料來源：裴熙元，〈省會第一屆自由車競賽記〉，《體育研究與通訊》，1.2（江蘇，1933）：179-181；竺士賢，〈江蘇省會第二屆自由車競賽記〉，《體育研究與通訊》，1.4（江蘇，1934）：173-177；馮公智，〈第三屆自由車競賽〉，《體育研究與通訊》，2.3（江蘇，1934）：103-105；〈第四屆自由車競賽〉，《體育研究與通訊》，3.2（江蘇，1935）：88-89；〈第五屆自由車長程競賽〉，《體育研究與通訊》，4.1（江蘇，1936）：122-123。

1932年11月27日江蘇省第一屆自由車競賽在鎮江舉行，由教育廳門前出發，男子組實際參與為二十一人。裁判計有總裁判兼發令吳邦偉、領導兼終點裁判裴熙元、記錄兼終點裁判胡執中，計時則由終點裁判兼任，檢察員為袁仲濂、章文元、劉志彭，中途裁判為周名璋、羅傳賢、王霞林、吳德成、錢浩榮、許達才、衛棠元、宋雨公等人，另有總糾察張鶴侶。<sup>27</sup>當日沿途觀賞者擁擠異常，尤其是大市口紀念塔四周，更是擠得水洩不通，公安局臨時加派警察沿途維持秩序。<sup>28</sup>完成比賽共有十五人，未完成競賽的參賽員多數皆因上坡過於費力，導致回程時體力不支。過程中，吳泰康幾度車損摔倒，後登車再賽，最終以35分30秒又5分之1

<sup>27</sup>裴熙元，〈省會第一屆自由車競賽記〉，179-181。

<sup>28</sup>〈蘇省會自由車競賽〉，《申報》，1932.11.29，13版。

榮獲第一名。<sup>29</sup>

1933年11月26日江蘇省第二屆自行車競賽在鎮江舉行，觀眾約四五千人。計有三十名男選手參賽（實際參與人數二十七名），其中以工商界人數為多，競賽路程由教育廳直趨中山路，經牌灣轉角折回省立體育場。<sup>30</sup>裁判計有總裁判兼發令周名璋，總糾察趙匯川，總點裁判長張鶴侶，總點裁判李連方、吳文、陳少莢，計時長趙起琨，計時員吳邦偉、胡執中，中途檢察長宋雨公、紀錄胡執中，中途檢察錢浩榮、王霞林等數名人員。<sup>31</sup>當日下午一點參賽人員至起點集合，由鎮江公共體育場場長吳邦偉協同總裁判周名璋點名抽籤排序，槍聲響起，二十七名競賽員奮勇踏輪前進，沿途秩序由公安局負責維持。<sup>32</sup>競賽之初，由86號盧萬榮領先，至中山橋時則由83號吳泰康從右側越前，嗣後吳朱二人乍前乍後，競爭激烈。歸途時，吳、朱二人仍不分上下，飛越金雞嶺三官塘等坡，吳尚領前，但過至中山橋，吳漸落後，最終朱長林以29分9秒5分之2的成績破上屆紀錄，吳泰康第二名，二人相差不到十公尺。<sup>33</sup>

1934年11月11日江蘇省第三屆自行車競賽在鎮江舉行，裁判計有總裁判兼發令吳邦偉，總糾察計宗漢，終點裁判長趙起鯤，終點裁判陳少莢、王巍媛、張合璧，計時長吳德成，計時員陳伊文、胡執中，中途檢察長宋雨公、紀錄胡執中，引導裴熙元、楊寒梅，醫師汪元臣、劉德健，中途檢察錢浩榮、丁嘉福等數名人員。二十九名男選手參加（實際參與競賽為二十名），沿途由公安局維持秩序，中山路兩旁觀者，不下萬人。槍聲一起，巢振華一馬當先，至三官塘附近，吳泰康隨後而至，袁如才、張廷

<sup>29</sup>裴熙元，〈省會第一屆自由車競賽記〉，179-180。

<sup>30</sup>寒梅，〈裁判員首先出發情形〉，《江蘇月報》，1.2（鎮江，1933）：1；竺士賢，〈江蘇省會第二屆自由車競賽記〉，《體育研究與通訊》，1.4（江蘇，1934）：173-177。

<sup>31</sup>竺士賢，〈江蘇省會第二屆自由車競賽記〉，175-176。

<sup>32</sup>〈省會二屆自由車競賽〉，《江蘇月報》，1.2（鎮江，1933）：127；楊寒梅，〈出發後一路由警察維護秩序井然〉，《體育研究與通訊》，1.4（江蘇，1934）：15。

<sup>33</sup>竺士賢，〈江蘇省會第二屆自由車競賽記〉，173-177。

彥、王尚忠等亦放開足力，緊襲其後。到七里甸折回後，吳泰康一鼓作氣，最終以 27 分 29 秒抵達終點，離第二名約五百餘公尺。<sup>34</sup>

1935 年 12 月 1 日江蘇省第四屆自由車競賽在鎮江舉行，增設女子組，路程自大市口出發，出新南門至竹林寺前折回，至本場大門前止；男子組路線亦改在鎮澄路上舉行，報名參加者，有男子組七十七人，女子組五人。本次比賽結果，男子組第一名為曾耕三，成績是 39 分 18 秒 10 分之 3；女子組第一為陳惠英，成績為 24 分 36 秒 10 分之 3。<sup>35</sup>1936 年 11 月 22 日江蘇省第五屆自由車競賽在鎮江舉行，仍分男女組，報名參加者，有男子組七十五人，<sup>36</sup>女子組八人。<sup>37</sup>本次比賽結果，男子組胡天文以 38 分 46 秒 10 分之 8 拿下第一，女子組則由吳于哲以 18 分 48 秒 10 分之 4 拿下第一。<sup>38</sup>

從歷屆舉辦情形觀之，比賽人數由第一屆的二十七人增至第五屆的八十三人（男七十五人、女八人），有顯著成長。其中，第一至三屆的人數僅有二十幾位選手，但從第四屆（男七十七人、女五人）開始，參與人數明顯成長許多。其次，第一屆雖然有女子組賽制，可惜的是，當時並無人參與，歷經幾年的努力推展，第四屆開始才有女子組賽員的加入。此外參與者各行業皆有，歷屆前十名又以警、郵、報業居多，其原因可能來自這些職業都有一個共通點，交通工具為自由車，或許因為這樣，選手們在日常生活中已不知不覺累積良好體力與肌耐力，因此在自由車競賽中占有較大的優勢。

另從圖像中，我們也可看見參賽人員並無統一競賽服裝，男性的穿著

<sup>34</sup>江蘇省地方志編纂委員會，《江蘇省志·體育志》（南京：江蘇古籍出版社，1998），205；馮公智，〈第三屆自由車競賽〉，《體育研究與通訊》，2.3（江蘇，1934）：103-105。

<sup>35</sup>〈第四屆自由車競賽〉，《體育研究與通訊》，3.2（江蘇，1935）：88-89。

<sup>36</sup>〈江蘇省會第五屆自由車競賽男子組出發時攝影〉，《體育研究與通訊》，4.1（江蘇，1936）：7。

<sup>37</sup>〈江蘇省會第五屆自由車競賽女子組出發時攝影〉，《體育研究與通訊》，4.1（江蘇，1936）：6。

<sup>38</sup>〈第五屆自由車長程競賽〉，《體育研究與通訊》，4.1（江蘇，1936）：122-123。



打扮有背心、短褲、短袖、長褲、襯衫等，完全是依個人喜好。預備姿勢方面亦有所不同，有雙腳直立、單腳踩著踏板、站立於車體左右側等，且自由車並無統一樣式，像是車體大小不等，把手、輪胎樣式皆有所不同，雖然在競賽規程中有說明車輛由賽員自備，但車輛樣式及預備姿勢的不同，足以影響競賽的最終成績。再者觀賽人員的部分，從圖像與史料中，雖無法清楚計算觀眾人潮有多少，但從圖像自由車競賽沿路賽道的景象來看，<sup>39</sup>就足以說明自由車競賽吸引大批人潮觀看，甚至必須出動警察來維護賽道的秩序，而且從圖像中看見賽員與觀眾之間並無明顯距離。

#### 四、時代意義

民國初年具規模的學校，除了有體育正課及課外活動外，還會利用節日舉辦各種運動競賽，包括校內運動會、表演會及地方校際聯合運動會，例如 1914 年起的華東各大學運動會（聖約翰、南洋、金陵、滬江、之江、東吳），以及南京舉行第一屆聯合運動會。<sup>40</sup>1930 年代，政府與民間單位倡導體育是民眾強身健體，訓練意志，糾正渙散且不良嗜好之惡習，改善生理與心理狀態的手段。<sup>41</sup>此有助於當時民眾對體育的改觀，進而關切體育。<sup>42</sup>江蘇省自提倡民眾業餘運動會以來，已有相當程度的效果。1932 年時任江蘇省立鎮江體育場場長的吳邦偉，認為若能鼓勵人民組織體育社團，如體育研究會、球隊、步行團、國術團等，則能提高倡導之效能。<sup>43</sup>又如 1933 年 5 月 11-12 日，江蘇省立徐州民眾教育館舉辦第一次民眾業

<sup>39</sup> 〈江蘇省會第五屆自由車競賽女子組出發時攝影〉，6。

<sup>40</sup> 吳文忠，〈中國體育史〉（臺北：國立編譯館，1957），335。

<sup>41</sup> 周佛海，〈江蘇省教育廳訓令第八三七號〉，9-10；胡漢民，〈何以提倡體育〉，《江蘇黨務週刊》，15（江蘇，1930）：60。

<sup>42</sup> 袁宗澤，〈江蘇省運動會史略〉，99-101。

<sup>43</sup> 吳邦偉，〈出席第一次全國體育會議報告書〉，《江蘇教育》，1.1（江蘇，1932）：135-179。

餘運動會，競賽內容包括腳踏車比慢一項，<sup>44</sup>其宗旨在提倡民眾業餘運動，增進民眾身心健康，發展社會體育，聯絡民眾情誼，<sup>45</sup>因為體育的價值含有健康、壯實、靈敏、愉快、合作團結、勇敢奮鬥與刻苦耐勞等正面意涵。<sup>46</sup>

江蘇省自由車競賽是 1930 年代省級性單項運動競賽發展的縮影，不僅揭示自由車輸入中國後，其角色從舶來品到生活中的工作用具與代步的交通工具，再發展到運動競賽的器具，同時展現華人對自由車運動參賽與觀賽的渴望與興趣，也體現了競賽制度愈趨完善的發展歷程。當民眾的接受度與參與度日益增高時，便足以說明此項運動競賽普及化的可能性極高。

### (一)自由車競賽促進社會體育運動的推動

江蘇省這五屆自由車競賽，已初步達到將生活和工作中的工具——自由車，提升至各行各業人士可以訓練身體與意志的運動器械，以邁向體育全民化的社會風氣。<sup>47</sup>如此才有可能達到知識分子認知的要普及民眾體育須符合民眾的經濟條件，迎合民眾的心理需求，以及有系統的組織起來，進而涵養運動道德。<sup>48</sup>這可從規章中第十項比賽規則的前十點，看出江蘇省自由車競賽強調公平性、安全性，以及運動家的精神。

此外規章的第二項參賽資格也明顯地朝向體育全民化的推廣。此目標

<sup>44</sup>〈本館實施區民眾業餘運動會的前前後後：腳踏車比慢〉，《教育新路》，42/25（徐州，1933）：15。

<sup>45</sup>毓，〈本館實施區民眾業餘運動會的前前後後〉，《教育新路》，42/25（徐州，1933）：12-15。

<sup>46</sup>吳激，〈蘇省學校體育今後調整之商榷〉，《江蘇教育》，4.12（江蘇，1935）：16；林涵，〈各國體育之動向與今後中國國民體育實施應行改進的幾點〉，54-61。

<sup>47</sup>程登科，〈中國今後民眾體育應有之動向〉，《體育研究與通訊》，2.4（江蘇，1934）：1-24。

<sup>48</sup>王壯飛，〈今後社會體育努力的動向〉，《體育研究與通訊》，2.1（江蘇，1934）：29-32；相菊潭，〈怎樣普及民眾體育？〉，《體育研究與通訊》，1.1（江蘇，1932）：1-5。

的達成不單僅依靠中央政府公布國民體育法，尚需各負責機關共同推廣與宣傳，如國民體育機關、各省市鄉鎮體育機關、公共體育場、各界體育俱樂部，以及民眾自組的體育會等。<sup>49</sup>因此，為能加速推廣、改進與普及體育運動，各省市政府開始積極提出並舉辦相關體育活動競賽，像是各省立聯合運動會組織；單項競賽方面，以自由車競賽為例，就有萬國自由車系列比賽、中華全國道路建設協會自由車競賽、交通部電政局自由車競賽、衛樂園自由車競賽等，藉此倡導體育運動的益處，鼓勵民眾參與體育活動，同時藉以測試國民體力。<sup>50</sup>

其次，藉由自由車競賽打破階級界限，使各界相互聯結，增進彼此之情感。例如參賽人員包括報業、郵政、車行、警界、工人等各行各業的從業人員，透過運動競賽的平台促進個人與個人，團體與團體的交流與聯繫。另外，就組織制度來看，已有明確的競賽規範與章程，各組裁判也分工合作的完成運動競賽。

## （二）女性騎乘自由車與競賽的觀感落差

雖然從 1930 年開始，女性騎乘自由車已在上海日漸盛行，像是《中國攝影學會畫報》拍攝崇德女學生騎乘自由車之景況；<sup>51</sup>《玲瓏》雜誌出版第 2 卷 60 期中，描繪現代婦女圖像中也出現女性在日常生活中騎乘腳踏車的樣貌。<sup>52</sup>但自由車競賽女子組則遲至 1935 年第四屆，才正式有女性參賽且完賽的紀錄，從相關史料大致可推論，當時社會對於女性日常騎乘的時髦身體形象，與競賽時墊上的身體形象，似乎也有著差異性的接受程度。這也呼應當時的社會氛圍，即知識分子開始不斷強調女子體育訓練

<sup>49</sup>程登科，〈中國今後民眾體育應有之動向〉，1-24；吳邦偉，〈普及體育聲中各方應有之覺悟〉，《江蘇教育》，4.12（江蘇，1935）：10-11。

<sup>50</sup>東屏，〈談運動會〉，《體育研究與通訊》，1.2（江蘇，1933）：21-25。

<sup>51</sup>〈女子乘坐自由車頗盛行於滬上〉，《中國攝影學會畫報》，5.238（上海，1930）：302。

<sup>52</sup>〈現代婦女生活：腳踏車〉，《玲瓏》，2.60（上海，1932）：456。

的重要性。<sup>53</sup>雖說運動競賽不過是促進體育的一種方法、一種手段，但在女子體育歷史發展進程中，這是一個重要的歷史里程碑。

## 伍、結語

1930 年代始，中國各省市鄉鎮舉辦各項運動競賽活動已漸成為一種風氣，舉凡全國性、省級性、市級性的競賽皆已達一定的規模，參賽人員已不再局限學校學生或競技運動員，更擴大至各職業領域與各年齡層的民眾。1932 年江蘇省第一屆民眾業餘運動會特舉辦自由車競賽，但礙於場地關係，僅設比慢賽制。由於選手與民眾意猶未盡，江蘇省立鎮江公共體育場又舉辦自由車長程競賽（賽快），江蘇省自由車競賽因應而生。

江蘇省 1932-1936 年共舉辦五屆自由車競賽，是 1930 年代省級性單項運動競賽發展的縮影，同時展現華人對自由車運動參賽與觀賽的渴望與興趣，也體現了競賽制度越趨完善的發展歷程。首先是競賽規程的制定，競賽規則是參與競賽活動者必須注意與遵守的條款，但也會因規範性不足有所修訂，以改善前一屆賽制不足之處，其最終目的，在於將競賽舉辦得更加完善。另外，第一屆競賽本來有規劃女子組競賽，但因無人報名而取消；直到第四屆始，才又增設女子組（參與者計有五人）。歷屆競賽過程，競賽人數由第一屆的二十七人增至第五屆的八十三人（男七十五人；女八人）參與，人數已有明顯成長。值得注意的是，歷屆前十名以警察、郵局、報社行業居多，當中有一個共通點，這些職業的交通工具為自由車，其熟悉程度相較於其他類別行業更為熟練，在體能方面（體力、肌力與肌耐力）也比其它類別行業較具優勢。

---

<sup>53</sup>孫超雄，〈女子體育訓練的重要與目標〉，《體育研究與通訊》，3.3（江蘇，1936）：7-9。

此外，歷屆參賽人員並無統一服裝，以致穿著樣式完全是依個人的喜好；另在競賽前的選手預備姿勢方面亦有所不同，有雙腳直立、單腳踩著踏板、站立於車體左右側等，且自由車並無統一樣式，像是車體大小不等，把手、輪胎樣式皆有所不同，雖然在競賽規程中有說明車輛由賽員自備，但車輛樣式及預備姿勢的不同，足以影響競賽的最終成績。最後，江蘇省自由車競賽的推行，一方面積極發展社會體育來普及全民體育運動，促進民眾的身心健康；一方面透過運動競賽的平台強化個人與個人，團體與團體的交流與聯繫，打破階級界限，使各界相互聯結，增進彼此之情感，進而活絡群體氛圍。更重要的是，女子組的增設、參與且完賽的紀錄，為女子自由車運動發展開啟一個重要的里程碑。

致謝詞：本研究感謝科技部「專題研究計畫」（MOST-106-2410-H-439-001-MY2）與國立臺南護理專科學校「校內專題研究計畫」支持。

## 引用文獻

- 〈〈甲〉自由車隊進行時應注意的幾件事〉，《強普利刊》，4（廣州，1931）：59-60。
- 〈上海萬國自由車比賽〉，《浙江體育半月刊》，2（杭州，1931）：43。
- 〈女子乘坐自由車頗盛行於滬上〉，《中國攝影學會畫報》，5.238（上海，1930）：302。
- 〈本館實施區民眾業餘運動會的前前後後：腳踏車比慢〉，《教育新路》，42/25（徐州，1933）：15。
- 〈江蘇省會各機關聯合運動會個人競技規則〉，《體育研究與通訊》，3.2（江蘇，1935）：79-81。

- 〈江蘇省會各機關聯合運動會規程一束——江蘇省會各機關聯合運動會規程〉，《體育研究與通訊》，3.2（江蘇，1935）：76-78。
- 〈江蘇省會第五屆自由車競賽女子組出發時攝影〉，《體育研究與通訊》，4.1（江蘇，1936）：6。
- 〈江蘇省會第五屆自由車競賽男子組出發時攝影〉，《體育研究與通訊》，4.1（江蘇，1936）：7。
- 〈自由車賽〉，《禮拜六》，591（上海，1935）：22。
- 〈派員視察民眾體育〉，《民眾教育通訊》，3.9（江蘇，1934）：16-17。
- 〈省會二屆自由車競賽〉，《江蘇月報》，1.2（鎮江，1933）：127。
- 〈現代婦女生活：腳踏車〉，《玲瓏》，2.60（上海，1932）：456。
- 〈第五屆自由車長程競賽〉，《體育研究與通訊》，4.1（江蘇，1936）：122-123。
- 〈第四屆自由車競賽〉，《體育研究與通訊》，3.2（江蘇，1935）：88-89。
- 〈腳踏車發展體育〉，《上海青年（上海 1902）》，19.4（上海，1919）：9。
- 〈腳踏車與馬相比賽〉，《格致匯編》，1.夏（上海，1876）：11-12。
- 〈蘇省會自由車競賽〉，《申報》，1932.11.29，13版。
- 王壯飛，〈今後社會體育努力的動向〉，《體育研究與通訊》，2.1（江蘇，1934）：29-32。
- 王虹霓，〈形形色色：交通部電政局所屬水線、無線、有線電報局、電話局、郵政局，於六月五日在上海市中心區市府舉行自由車競賽會。〉，《少年畫報》，5（上海，1937）：10。
- 朱家驊，〈交通部指令：第 2001 號〉，《交通公報》，636（南京，1935）：16-17。
- 江蘇省地方志編纂委員會，《江蘇省志·體育志》南京：江蘇古籍出版社，1998。
- 吳文忠，《中國體育史》，臺北：國立編譯館，1957。
- 吳邦偉，〈三年來之江蘇體育運動〉，《江蘇教育》，4.1/2（江蘇，1935）：

218-224。

吳邦偉，〈出席第一次全國體育會議報告書〉，《江蘇教育》，1.1（江蘇，1932）：135-179。

吳邦偉，〈普及體育聲中各方應有之覺悟〉，《江蘇教育》，4.12（江蘇，1935）：8-11。

吳楚蓀，〈上海自行車競賽記〉，《電友月刊》，12.12（上海，1937）：76-78。

吳澂，〈蘇省學校體育今後調整之商榷〉，《江蘇教育》，4.12（江蘇，1935）：16-19。

肖梅，〈談自由車〉，《益智月刊》，6（出版地不詳，1923）：14-15。

周佛海，〈中國體育之新使命：培養教育上之重要目標，實現新生活之基本規律：今後發展重要普遍有恆〉，《江蘇教育(蘇州 1932)》，3.10（江蘇，1934）：14-16。

周佛海，〈江蘇省教育廳訓令第八三七號〉，《昆山教育》，4（江蘇，1934）：9-10。

東屏，〈談運動會〉，《體育研究與通訊》，1.2（江蘇，1933）：21-25。

林涵，〈各國體育之動向與今後中國國民體育實施應行改進的幾點〉，《江蘇教育》，4.12（江蘇，1935）：52-61。

金湘斌，〈地圖 37 自行車〉，《漢語方言解釋地圖（續集）》，岩田禮編，東京：株式會社，2012，121-123。

竺士賢，〈江蘇省會第二屆自由車競賽記〉，《體育研究與通訊》，1.4（江蘇，1934）：173-177。

相菊潭，〈怎樣普及民眾體育？〉，《體育研究與通訊》，1.1（江蘇，1932）：1-5

胡漢民，〈何以提倡體育〉，《江蘇黨務週刊》，15（江蘇，1930）：55-62。

孫超雄，〈女子體育訓練的重要與目標〉，《體育研究與通訊》，3.3（江蘇，1936）：7-9。

- 耕野，〈西大體育運動之瞻前顧後〉，《西大學生》，創刊號（廣西，1934）：29-31。
- 袁宗澤，〈江蘇省運動會史略〉，《體育研究與通訊》，1.2（江蘇，1933）：96-132。
- 袁宗澤，〈省會第一屆自由車競賽〉，《體育研究與通訊》，1.2（江蘇，1933）：161-165。
- 郝更生，〈三年來之中國體育運動〉，《江蘇教育》，4.1/2（江蘇，1935）：142-144。
- 馬治奎，〈四年來江蘇體育的動態〉，《中國體育》，1.1（南京，1942）：21-23。
- 啟昌（攝），〈上海自由車比賽：唐耀良兄弟自由車之器具表演〉，《中華（上海）》，35（上海，1935）：15。
- 陳平原、夏曉虹，《圖像晚清：點石齋畫報》，香港：香港中和，2015。
- 寒梅，〈裁判員首先出發情形〉，《江蘇月報》，1.2（鎮江，1933）：1。
- 程登科，〈中國今後民眾體育應有之動向〉，《體育研究與通訊》，2.4（江蘇，1934）：1-24。
- 馮公智，〈第三屆自由車競賽〉，《體育研究與通訊》，2.3（江蘇，1934）：103-105。
- 黃欣周，〈今後我國體育運動發展底路線〉，《青年生活（上海 1935）》，1.22（上海，1936）：5-10。
- 楊寒梅，〈出發後一路由警察維護秩序井然〉，《體育研究與通訊》，1.4（江蘇，1934）：15。
- 毓，〈本館實施區民眾業餘運動會的前前後後〉，《教育新路》，42/25（徐州，1933）：12-15。
- 董守義，〈體育運動比賽之真精神〉，《青年進步》，60（上海，1923）：61-63。
- 裴熙元，〈省會第一屆自由車競賽記〉，《體育研究與通訊》，1.2（江蘇，1933）：179-181。



潘珞基，〈論遊戲，體操與運動競賽〉，《安徽教育》，2.8（安徽，1931）：  
1-27。

謝筠壽，〈日本之體育運動振興策〉，《醫藥評論》，35（上海，1930）：1-4。

韓振岳，〈學堂成績選粹：說腳踏車〉，《直隸教育官報》，4（天津，1909）：  
127-130。

