編輯：凌雲 設計：嵐

自行車騎行在紐約：兩百年歷史

■ Steve Athenio（中間，白色衣著）領導 自行車信差抗議遊行，攝於 1987 年，攝影師 Carl Hultberg 此圖由攝影師提供

紐約市博物館於 2019 年 3 月 14 日至 10 月 6 日展出「自行車騎行在紐約：兩百年歷史」(Cycling in the City: A 200 - Year History)，帶您一同追溯自行車（亦稱單車、腳踏車）如何改變紐約市的交通與娛樂，也探索極度多元自行車文化的今昔。此展覽將揭 示紐約市與自行車之間複雜、意想不到及充滿爭議性的關係，同時也強調了自行車對於紐約市企圖解決未來氣候變化、能源短缺、人口劇增等問題之重要性。

前所未有的展覽

「自行車騎行在紐約」(Cycling in the City) 是一個前所未見的展覽，展出共 150 件文物，包括 14 輛自行車（由 1869 年至今日的收藏，陳列於以復古自行車競賽場概念所設計之階梯式平臺），照片，平面廣告，服飾配件，以及海報、雜誌、簡介、徽章等相關展品。本展覽也會在大螢幕上播放過去以及當代的影片、與自行車提倡者的訪談，參觀的民眾也可以透過 Zwift 線上自行車遊戲軟體， 「基於近日自行車風潮的興起，同時也為了紀念 1819 年，紐約市出現第一輛自行車兩百週年，我們認為這是探索紐約市豐富之自行車歷史的絕佳時機，希望能激發討論，瞭解自行車在都會城市過去，現在，甚或未來所扮演之角色」Whitney W Donhauser，紐約市博物館 Ronay Menshel 負責人表示。

自行車熱潮再度興起

「一切的事物都與自行車有關」 這是作者 Stephen Crane 筆下 1896 年，剛興起自行車熱潮的紐約市。同樣的敘述也可以套用於今日。

近年來，自行車與汽車、行人並列，改變了都市交通的生態。統計的數據相當驚人：根據紐約市交通局的統計，每天有超過 80 萬紐約客以自行車為交通工具，並且每日有 46 萬筆的自行車旅行紀錄，足足比 15 年前成長了 3 倍。

目前於紐約市區內，有超過 100 英里的自行車專用道，紐約市被自行車雜誌選為全國十大自行車城市之一。 如此成功的發展或許很令人驚訝，畢竟紐約市民自 1819 年就與自行車發展出複雜，且又愛又恨的關係。

長年以來，在紐約市區內騎自行車往往被認為是一件危險的事：自行車騎士害怕車輛，行人則因為自行車及轎車而備感威脅。儘管在擁擠的市區行駛自行車仍有風險，自行車的騎乘也因為日增的騎車人數與自行車專用道而變得較為安全。

自行車的地位在今日的紐約市越來越重要，也重新定義了大都會的生活方式。自行車影響了我們如何工作、 安排閒暇空擋、以及我們是如何看待自己。轎車、行人、與自行車之間複雜的互動也不斷演進，試圖在這三 者之間找出方便、快速、健康、同時又對環境有利的行動方式。

自行車文化

「自行車騎行在紐約」(Cycling in the City) 展覽共分為以下三個主題：自行車文化、自行車機械結構、以及自行車景觀。

「對男人來說，剛開始，自行車只是一個新的玩物、 又多了一個可以便利工作、娛樂的工具。對女人來說，自行車就如同一匹駿馬般，帶領她們進入新的世界。」1896 年 5 月 Munsey 雜誌如此說。

此展區將會帶您瞭解紐約客偏愛自行車的諸多原因：不僅是因為交通與運動健身的因素，同時也與個人的解 放、自我表達、集體認同有密切關係。在過去的兩百年，紐約市的居民發展出許多極富特色的自行車次文化，反映了紐約市的多元性。

並不是所有的自行車文化都是能夠被大眾所接受的，有些文化甚至受到抗拒阻 撓。這些文化與其使用的自行車開啟了更重要的

議題，包括性別、種族以及社會階級。

十九世紀末期，「新女性」遵照女性投票權推動者 Susan B. Anthony 的建議，以自行車表達女性的獨立自主， 騎乘自行車被視為一種解放運動。本區展品將包括女性在十九世紀所穿著的自行車服飾、早期自行車推廣人 Alice Austen 所拍攝的照片，以及批評「新女性」騎乘自行車的報章漫畫。

其他的次文化則聚焦在以騎乘自行車謀生的市民，以及他們在這城市所提供的服務，包括信差以及外送人 員。有的時候種族扮演很重要的角色：義大利人與波多黎各以及其他種族的自行車組織，成為一種表達種族 驕傲以及團結的方式。騎車的速度感也激發了競賽者的興趣: 在麥迪遜花園廣場、戶外的競賽場、甚或是街道 都能夠見到他們呼嘯而過的蹤跡。

自行車機械結構

「以自行車通勤的軍團正穿梭於城市的大小巷弄。千萬 輛從充滿黴味的地下室以及塞滿東西的衣櫥內所取出的 自行車於本週在五大行政區的各個維修廠準備待修……如果大眾運輸真的展開罷工，紐約市五十萬居民有可能得 騎自行車上班」。1980 年 3 月 26 日，Robin Herman 在紐約時報上如此寫道。

此展區將帶您來看過去兩百年自行車在結構上的演變，以及在技術、騎車文化、與紐約市本身的改變。所展出之 14 輛自行車是根據不同性別以及社會階層所設計，同時也顧慮到通勤者、賽車選手、信差以及其他騎士之需求。

在當時稱為 「velocipedes」，首輛由人力操作，兩輪的代步機械於 1819 年短暫出現於紐約市。最初的設計沒 有腳踏板，騎士們用腳推動地面，或者是在下坡處以滑行的方式前進。

1860 年代後期，以腳踏板為動力的兩 輪車開始興起，紐約市也成為了全國自行車工業的首都。之後在十九世紀，時髦的人在城市的公園內騎乘昂 貴，甚至有時以珠寶裝飾的自行車及三輪車。至十九世紀末期，所謂的安全自行車，即同樣大小的雙輪，以及 以鐵鍊驅動之後輪，成為普遍自行車的基本機械結構，並一直沿用至今日。

自行車機械結構的演進一直發展至二十及二十一世紀。繽紛和流線型的自行車吸引孩童們，單速車滿足了要求 速度的信差，三輪車運送乘客，而貨物自行車運載商品。現今，公用自行車滿足通勤者的需求、「布魯克林製 造」的手工自行車吸引了時髦的風潮

策展信息

「自行車騎行在紐約：兩百年歷史」(Cycling in the City: A 200–Year History 由紐約市博物館建築與設計策展人 Donald Albrecht，以及維吉尼亞州詹姆士麥迪遜大學歷史學副教授， 同時也是 On Bicycling (Columbia University Press) 作者 Evan Friss 策劃，並由紐約市博物館出版品負責人兼資深策展幹部 Susan Gail Johnson 協助舉辦。

本展覽由 Metropolitan Velodrome， Inc 領銜贊助。其他贊助包括 Lily Auchincloss Foundation；Katheryn C. Patterson and Thomas L. Kempner Jr.； Bike New York；Rabobank International；以及 George H. Beane。

■ 中央公園的自行車騎士，由 NYC Parks Photo Archive 提供

■ New York Awheel On the Riverside Drive，Near the Great Monument，Munsey' s Magazine，1896年5月，畫家：J.M. Gleeson， 此爲私人收藏

■ Manuel Cruz from the Firme Rydaz， 布朗士的一個墨西哥低駕車自行車俱樂部。攝於 2007 年。攝影師：Carlos Ivarez-Montero。此圖爲攝影師提供

帶動者，而折疊式腳踏則容易收納於市區公寓內，也能夠輕易帶上大眾交通工具。自行車的機械構造不但便利了人們的行動，同時也成為騎士們表達自我的方式。

自行車景觀

「儘管自行車信差深受眾人厭惡（除了他們的僱主之外）且充滿危險，他們迅速地成為一般民眾心目中的英雄： 80 年代的驛馬騎士」1986 年 1 月 13 日，Dinitia Smith 在紐約雜誌上如此寫道。

此展區將帶您一同來看紐約市自行車騎士 們、政治家、以及規劃者長久以來所面臨的問題：究竟哪裡准許自行車通行，哪裡 得禁止。商策如何將自行車融入擁擠的城市景觀實在具有挑戰性，並且充滿爭議。

不同意見的發言者試圖在城市、安全、環 境、以及便利性等考量之間取得平衡。這些爭論可以追溯至十九世紀紐約市第一波 的自行車熱潮。 騎士們也於當時成功地爭取了在道路上與公園內行駛自行車的權利。

他們在市區內激發了前所未見的新建設，包括直達康尼島的自行車專用道。雖然轎車的興起促使自行車騎乘快速沒落，1930 年代人們對於自行車的熱衷又再次點燃。在經濟大蕭條下，自行車成為比轎車更實惠的選項，而 羅斯福新政也將自行車推廣為娛樂運動，也以極富野心的自行車基礎建設改造了城市的公園。

都市自行車的創新與衝突，也因為 1960 與 70 年代早期自行車對於娛樂以及交通方面的推廣，以及環境保護運動 的發展，於二十世紀末期進入了新的階段。在 1960 年代中期，紐約市長約翰林西於中央公園落實無車時段， 使自行車騎士可以放心在公園騎乘，數年之後，自行車推廣團體舉行了支持自行車行駛的集會以及巡迴。市政府與新的激進團體也企圖積極改變紐約市民的想法，使大眾接受自行車為正規的交通方式。

這些大力的推廣造就了 1980 年代許多大膽且具爭議性的運動。在 80 年代初期，郭德華市長鼓勵紐約居民在大 眾交通運輸罷工期間行駛自行車。他同時也集資在曼哈頓設立自行車專用道，首先以油漆劃分車道，之後再以 混凝土與瀝青與一班車道分隔。當評論家對於隔欄提出抗議時，郭德華態度急速轉變，下令將自行車專用道撤銷。針對自行車究竟是否該駛於街道上的爭論反而因此更加劇烈。1987 年郭德華提出在曼哈頓中城禁止自行車行駛。為爭取生計的自行車信差們，走上街頭抗議，並控告市政府，使此禁令瓦解。

此改革運動使紐約成為全美對自行車最友善的城市之一。這樣的轉變始於二十一世紀初期紐約市長布隆伯格 一直延續發展至今日市長比爾白思豪任職期間。就如同紐約市本身，城市的街道以及自行車所扮演的角色在 這幾年有戲劇性的轉變。值得一提的，2013 年 Citi Bike 的啟用不但增加的自行車的使用率，也促使自行車專用道的新建，並在未來有更多的建設計畫。

今日，許多紐約客已開始認同自行車在街道上行駛的正規性。然而，關於未來的專用道建設、公用車方 案、以及自行車在擁擠街道上的定位仍充滿爭議。 星

■ 紐約市博物館

紐約市博物館簡介

紐約市博物館的宗旨是爲了促進人們對於這世界上最獨特的城市與其生活本質的瞭解。博物館歌頌、紀錄、訴說紐約市的過去、現在、與未來。

欲知更多活動消息，歡迎加入紐約市博物館的 Instagram、 Twitter @MuseumofCityNY、Facebook 粉 絲 頁 ： Facebook.com/MuseumofCityNY，或瀏覽官方網頁：www.mcny.org。

紐約市博物館地址在曼哈頓 5 大道 1220 號，近 103 街。開放時間爲每日上午 10 點到下午 6 點。