

◀ (上接14版)

一系列上海周边郊野徒步的日记文章,为广大郊游、徒步的人提供指南,并被《北华捷报》结集成册出版为Shanghai Country Walks,实际上引领了一种郊游的先风。

郊野游流行的同时,传统的节庆郊游仍然盛行,上海四郊的闸北、浦东、龙华等由于有龙华寺和众多墓地,清明时节游人如织。但是由于近代城市公共交通与城际交通的逐渐完善,掀起了一股更远踏寻城市边缘的郊游之风,主要位于城区的东北、西北、西南三个方向,上海城市的郊野范围也大大拓展。

大场被视为“最经济的郊游”区域,由于距离市区近,从沪太汽车公司出发,票价一角六分便可“领略乡村风味”,感受“新鲜的空气、和煦的阳光、软适的草地”。真如位于当时上海市区的西北郊区,也是一些人郊游的心仪之地。搭乘公交从市区出发经过萧条、破败的闸北,往西慢慢见到农田菜圃变成河流、荒草,这就代表离开了城市。到真如游览,往往是个人为了“享受郊野的诗意风致”,疏解现代城市带来的心理苦闷。1933年,《旅行杂志》专文写露营和野宴,推荐了听虫鸣鸟叫,赏月色寒蝉等田间野趣,并手册式地列举许多户外注意事项与备忘。

除了个人行为,更多的是人们走向浦东乡村、近郊丽娃河畔的集体活动。1930年《摄影画报》为了“提倡高尚娱乐”,特举行“郊野联欢会”。三百余参加者租车前往,进行划船、游泳等事项。这一活动已经不仅仅局限于初期个人、社团、机构等,而是在报纸刊登,公开报名,可见郊游风气已进入踊跃自发的阶段,各种名号的“夏游会”、“春游会”等都是“赴郊野”。

由于近代铁路网的建设,铁路可以通达的远郊城际之间游览也成为一种风尚。1936年4月的一个周末,位于京沪铁路现昆山南站附近的青阳港游客大增。《申报》记载青阳港春光旖旎,风景宜人,为沪上人士星期尾郊游胜地。为此,上海北站(现上海站)特地为周末增加停靠青阳港的铁路车次。由于沪杭铁路、公路的开通,上海郊野游的范围甚至扩展至杭州湾北岸的沿海地区。1933年,一位在上海生活的人写了一篇乍浦和澈浦的简要游记,表示自己长期生活在上海都会,生活节奏紧张,选择到杭州湾北部海滨“换一换生活的



《旅行杂志》目录

《旅行杂志》主题之“乍浦风光”与“哈德逊河上”

调子”。作者从上海出发,在闵行渡黄浦江,经沪杭公路全程130公里左右,而到乍浦则只需90公里。游览人一般为上海的一些外国人和较有经济实力和身份的人,其主要活动是观山玩海,体验有树有田、农民耕牛、轻舟鹅鸣的乡村古朴生活。由于城市人的郊游,乍浦和澈浦的社会风貌也有所改变。乍浦因为距离上海近,农村女子大多是短发,而澈浦则几乎全是长发,两地的物价也因游客的到来而有所上涨。

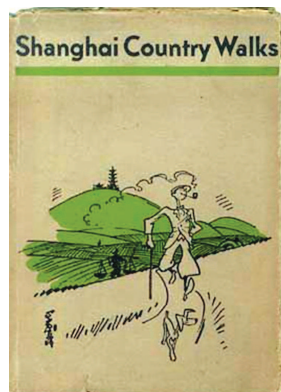
郊野游当中,浦江游是最流行的一部分。黄浦江作为上海的母亲河与城市的发展息息相关,而城市人对黄浦江的态度也在转变,由最初的交通航运功能,慢慢转化为游憩之地。当前滨江贯通之后为市民提供了更多的优质公共活动空间,追溯历史,早在20世纪20年代上海就掀起了一股浦江游览的流行风。与现今不同的是,当时的浦江游是乘船到郊外的黄浦江畔,体验当中的野趣,主要有浦东高桥浦滨、宝山吴淞浦滨以及闵行浦滨。例如1928年7月,会计师公会举行郊游会,此次浦江游是乘坐水上汽艇驶往吴淞口,藉以纳凉。与传统的行会活动相比,此时更具现代性,游览者们携带各种冷食,以代晚餐,享受夜风习习、明月当空的郊外风情。在时人看来,以浦江游为核心的郊游是一种“高尚娱乐”。1930年《旅行杂志》刊登《上海人的消夏生活》,认为“吴淞海滨看海、纳凉、游泳,驾摩托车兜风是为良

方”,并写道吴淞海滨因在夏天温度比上海要低六七度,汽车火车随时可通而为郊游好去处。

闵行因位于黄浦江南流四折之要冲,弯道较多,风景尤佳。与宝山吴淞滨江不同的是,游客一般选择春秋两季前往闵行浦滨,主要活动是清游和水滨泳浴。该处浦滨又因地处沪杭公路要道,交通可达性良好,吸引着电影界、文艺界、报界、政、商各界的知名人士。因此,在1933年闵行轮渡航行时间延长,更加方便从城区前往。

在浦江游中,最受欢迎的还是浦东高桥浦滨。1932年《旅行杂志》刊登了一篇《高桥海滨游泳记》描写当时的沿江风景,游泳、露营、野宴、奏口琴,携望远镜远眺江景。“沿途野色,含有诗意,美人图画……一洗都市之凡尘。”这次郊游华联影片公司的多位明星也曾参与,实际上也产生了许多广告效应,之后许多机构团体都选择此项“高尚活动”。1934年7月上海特别市兴业信托社招待中外各报社记者八十余人游高桥海滨。由于高桥海滨距离较近,游览时长一般在五个小时左右。从外滩铜人码头出发,乘坐专设渡轮,设备先进,根据价格设三个等级舱位。游客先欣赏黄浦江中波光云影与清丽风物,行一小时抵高桥。抵高桥后至海滨,即改乘车约十五分钟。高桥游览一般以浅海游泳、逐浪等海滨活动为主,辅以欣赏水静沙明的海滩景观。

近代上海的郊游风气是在公共交通可达性基础上盛行



《北华捷报》出版的上海郊野徒步文集

的,基本可分为公交、轮渡、私人汽车和游轮等,方便城市人走进郊野。近郊如漕河泾、龙华等处,在郊游热闹之时市公用局会根据实际情况增发公交。当时,坐汽车兜风是最盛行的一件事,从市区到吴淞海滨不过十英里,汽车约二三十分钟。“大家都取人迹稀少的地方去,郊外荒野之处最为适宜,像沪东杨树浦路引翔港一直到吴淞都是兜风的好地方。”《旅行杂志》记载自从淞沪铁路开通以后,淞沪间有了蒸汽轻便火车,一天来往班次有几十趟,更加吸引了城市人走向郊区。1923年,国民政府成立旅行部,其宗旨就是“图商旅之便利,谋舟车之舒适”,总部便设于上海。适时,《旅行杂志》就刊登大量铁路、航运、公路班次,其中有上海人经常乘坐的沪杭、京沪等线,以及沪杭公路沿途经过郊区设立的站点如青阳港、闵行等处的时刻表。

此外,30年代上海特别市政府推行“大上海水上交通计划”,促进了黄浦江平价轮渡的完善,又为浦江游专门开设了专线。1933年5月市轮渡管理机构因为每逢夏季,上海人赴浦东乡郊游览的人尤其多,轮渡不堪重负。其中前往浦东高桥浦滨的游览者甚多,络绎不绝,在傍晚时分集中返沪,导致许多游客无法登船。因此,当时的上海市公用局将上午五时三十分由高桥开上海之一班,及原有末班下午六时三十分改为下午七时十分,由高桥开上海之一班均用两轮,同时行驶以免拥塞。这一措施大大便利了上海市民前往高桥浦滨游览。

1933年7月《新闻报》刊登了一篇《市轮渡开航游浦乘凉夜班》,其中就讲到市轮渡局将原来行驶的上高线(上海——高桥)中的四艘自当月分班成为夜晚浦江乘凉的特别航班。每晚的八点三十分从南京路外滩的铜人码头出发,中间停靠东沟码头,十点到达高桥,在此停泊一个小时供游人观景,十一点一刻从高桥发船返回,凌晨十二点三十分抵达外滩铜人

码头。这一航班不论乘客多寡,天气晴雨照常开设,并固定收取船票。为了市民方便出行,在午夜归来航班还专门提供雇佣汽车服务。此项航班开通以后,黄浦江郊游之风益盛。1935年The North-China Daily News记载了8月10日晚上有一批大约120人组成的团队租赁了一艘船在晚上9点至次日凌晨1点游览黄浦江。此次游览,船身的甲板被改造成舞池,并专门配有管弦乐队。此次午夜浦江游览被认为是首次在上海举行,当时的媒体认为这会引领起一个午夜游浦江的新风潮。

开埠以后的上海慢慢步入近代化道路,城市被打上摩登、时尚的印记,女性消费成为一种时尚。The North-China Daily News中历次的黄浦江郊游报道中都是放在“the women's page”这一栏中,可见在当时属于女性时尚的一种。更为重要的是,由郊游带来的广告效应,也促使一些西方的服装时尚开始在上海流行。1928年,《旅行杂志》刊文“解决人生三个问题之一”,认为出门旅行,尤须服装轻便,舟车上下、登山涉水不致感受“笨滞之苦”。服装更须注意“轻便舒适”,欲解决此问题,“惟有求之于上等精美之缝衣店,上海南京路三十七号劳合路对面王顺泰西服有限公司,本其多年之经验,悉心研究,锐意改进”。1947年09月《申报》在报道“今秋妇女新装更形清丽脱俗”时就提到:从巴黎、纽约,到上海,从春季到秋天,从“罗曼第克式”到“运动式”,那些为仕女们击节赞赏的层出不穷的新装,曾经掩盖了几许人们在大战后心理上的苦闷。现在,上海市妇女们也正在开始接受这新型衣谱所带来的慰藉。最近,上海的鸿翔公司正在设计仿制美国Ladies Tailor杂志上的两种短大衣式样,一种完全采用西服上装的形式,在项颈间衬用围巾,最适于郊游。在秋高气爽,日丽风和的青山绿水间,“轻装一袭,御车操桨”,有无限的舒适和潇洒。而本地化的一些品牌也开始逐渐尝试来跟随这种风气,“回力”就适时地推出了“郊游鞋”。1947年春天回力推出新款特制球鞋“万里鞋”,强调的卖点是平日穿着经济合算,远足郊游必备,富有弹性,行动自如。可以说,城市郊游及其引领下的服饰新风尚是城市社会生活近代化的体现,也是近代上海城市社会风貌的特色之一。

(作者单位:上海社会科学院文学研究所。本文系国家社会科学基金青年项目“民间信仰与近代上海移民社会适应研究”成果)