

当代北京 汽车史话

Dangdai Beijing Qiche Shihua

当代北京编辑部 编
陈义风 赵洪山 著



当代中国出版社
Contemporary China Publishing House



当代北京
汽车史话

Dangdai Beijing Qiche Shihua

当代北京编辑部 编
陈义凤 赵洪山 著

当代中国出版社
Contemporary China Publishing House



图书在版编目(CIP)数据

当代北京汽车史话 / 陈义风, 赵洪山著. -- 北京 :
当代中国出版社, 2015.11
(当代北京史话丛书)
ISBN 978-7-5154-0626-8

I. ①当… II. ①陈… ②赵… III. ①汽车工业—工
业史—北京市 IV. ①F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 230754 号

本书图片为本书作者提供。因时间仓促,不能完全确定摄影者姓名,故未署名,特向摄影者致歉;并请相应著作权人见到本书后,与当代北京编辑部联系,以便支付稿酬及再版时准确署名。联系电话:010—64872595

出版人 曹宏举
责任编辑 陈立旭
责任校对 康莹
装帧设计 北京雅顿纵横广告有限公司
出版发行 当代中国出版社
地 址 北京市地安门西大街旌勇里 8 号
网 址 <http://www.ddzg.net> 邮箱:ddzgcbs@sina.com
邮政编码 100009
编辑部 (010)66572264 66572154 66572132
市场部 (010)66572281 或 66572155/56/57/58/59 转
印 刷 北京宝昌彩色印刷有限公司
开 本 640 毫米×960 毫米 1/16
印 张 11.25 印张 2 插页 插图 46 幅 112 千字
版 次 2015 年 11 月第 1 版
印 次 2015 年 11 月第 1 次印刷
定 价 32.00 元

版权所有,翻版必究;如有印装质量问题,请拨打(010)66572159 转出版部。

《当代北京史话丛书》编委会

顾 问：陶西平 范远谋

主 编：陶一凡

副 主 编：陶信成 陈德仁

编 委：（以姓氏笔画为序）

马建农 许 方 关丽娟 齐敬宁 李建平

宋传信 杨良志 陈德仁 张妙弟 金 汕

陶一凡 陶信成

出版前言

《当代北京史话丛书》，是由当代北京编辑部和当代北京史研究会组织编写的《当代北京丛书》系列中的一种。它以史话的形式，记述和反映新中国成立以来北京方方面面发展变化的情况，与读者朋友们一起回顾历史，认识现在，展望未来。

这套丛书力求既体现“史”的宗旨，即以真实的史料为依据，注重完整性、科学性、知识性，纵向脉络清晰，横向展现充分；又具有“话”的特点，即注重叙述的通俗生动和议论的简洁明了，贴近实际，贴近生活，使广大百姓愿意读，喜欢读。这套丛书是已出版的《当代北京社会生活史话丛书》的延续和拓展。

以群众喜闻乐见的形式普及当代北京史的研究成果，帮助大家了解时代的进步、社会的发展、人民生活水平的提高和思想观念的变化，了解当代北京人创业的艰辛和收获的喜悦，了解爱国、创新、包容、厚德的北京精神，这是当代北京编辑部和当代北京史研究会着力探索和追求的一个目标。近几年里，我们尝试着组织编写了一套《当代北京社会生活史话丛书》，包括《菜篮子史话》《米袋子史话》《餐饮史话》《居住史话》《服装服饰史话》《公共交通史话》《医疗史话》《社会保障史话》《民用能源史话》《电视史话》《阅读史话》等，已出版了三十余种。实践证明，这个尝试和努力得到了读者的认可。《当代北京史话丛书》将继续朝着这个方向去做。

书是写给读者看的。无论是丛书的内容还是著述的形式，我们都愿意认真听取读者的宝贵意见和建议，争取把这方面的工作做得尽可能好些、再好些。

当代北京编辑部

2012年4月



CONTENTS

目录

第一章 北京最早的汽车 / 1

清政府对汽车进入中国并不热心，但 1907 年举办的“北京—巴黎汽车拉力赛”却牵动了北京人的神经，北京城一时万人空巷。清末民初，北京人已经对大街上行驶的汽车司空见惯。

- 一、南怀仁在北京制造第一辆汽车 / 2
- 二、清末的“北京—巴黎汽车拉力赛” / 7
- 三、其他代步工具与汽车并行于北京 / 10
- 四、晚清和民国时期的汽车 / 13
- 五、北京公共交通汽车鼻祖——美国大道奇 / 15

第二章 北京汽车工业从无到有 / 19

新中国成立后，北京汽车工业发展迈上新台阶。国民党遗留的 409 汽车修理厂经过改造变身北京汽车工业的摇篮。不久，北京人自己造的汽车开进了中南海。

- 一、中国最早的汽车修理厂诞生在北京 / 20
- 二、国民党军队的 409 汽车修理厂变身北京汽车工业的摇篮 / 23
- 三、北京汽车工业零的突破 / 27
- 四、井冈山牌轿车开进中南海 / 31
- 五、刘仁书记说：你们能不能生产我的别克车？ / 35
- 六、周总理鼓励北京生产微型车替换人力车 / 37
- 七、东方红牌轿车的试制与下马 / 40
- 八、罗瑞卿、张爱萍敲定北京 212 吉普车 / 42
- 九、毛泽东的乘坐促进了 212 吉普车的生产 / 47

十、又一个明星：130 轻型卡车 / 50

十一、家属连造旅行车——计划经济时代的异类 / 56

第三章 北京人与公共汽车 / 61

北京人与美国大鼻子道奇挥手告别后，公交车数量和运营里程爆发式增长，乘坐公交车成了北京人日常生活的一部分。

一、烧煤气的北京公共汽车 / 62

二、北京人的“乘车证” / 65

三、改革开放后的北京公交车 / 69

四、“小公共”带给北京人的汽车理念 / 73

五、公交人自造大客车 / 78

第四章 “首汽”“蝗虫”“红蚂蚱” / 83

改革开放使北京普通民众与小型汽车亲密接触。引领这场变革的大发、昌河等微型面包车，没过多久就被真正意义上的轿车取代。几年后，更好更舒适的北京现代轿车再次改写了历史。

一、首汽的兴衰 / 84

二、“大发”进北京 / 89

三、遍地“蝗虫” / 91

四、“红蚂蚱”占据北京 / 94

五、北京现代轿车“一剑封喉” / 97

第五章 私人轿车进家庭 / 103

1984年，北京昌平区的“养鸡状元”孙桂英购买了一辆小轿车，开启了小汽车进入家庭的大门。私家车日益增多，给北京人以便捷生活，也带来了拥堵、污染等“城市病”。“城市病”引起关注，解决之道随之酝酿形成。

一、早期的“私家车” / 104

二、汽车进入家庭 / 106

三、邓小平南方谈话加快了汽车进入家庭的步伐 / 109

四、轮子上的北京人 / 113

五、私家车大发展带来的“城市病” / 117

第六章 改革开放后的北京汽车工业 / 123

北京吉普、北京现代、北京奔驰、北汽福田、北汽汽车——这些耳熟能详的汽车企业组成的北京汽车集团，昂首阔步挺进中国汽车工业第一梯队，并进入世界500强行列。

一、中国第一批上市的车企——北京旅行车股份有限公司 / 124

二、全国第一家中外合资汽车企业——北京吉普汽车有限公司 / 129

三、北京东郊的汽车“三剑客” / 135

四、惊动胡耀邦的“吉普风波” / 145

五、从“城市猎人”到“德国大奔” / 149

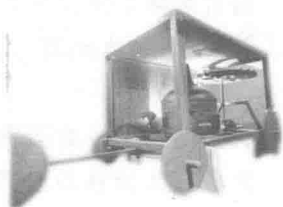
六、汽车业的“草根英雄”北汽福田 / 156

七、中韩合作打造“现代”奇迹 / 160

八、北京汽车与北汽集团 / 166

参考书目 / 170

后记 / 171



第一章

北京最早的汽车



一、南怀仁在北京制造第一辆汽车

在古代，人们的主要代步和运输工具是轿子、滑竿、船、畜力车、人力车等。这种状况一直持续到清代中后期。

清代流传下来的很多典籍中都载有当时基层官吏和百姓从几十里、上百里的郊区徒步到京城办事、赶集的过程。那时候京城里面的人到郊区各县办事、串门也多是徒步而行，道远的地方如怀柔、延庆、保定府、涿州、沧州就要途中夜宿，第二天一早接着走；如果像宛平、通州、张坊、妙峰山、潭柘寺这些只有几十里路程的郊区县，一天可以打一个来回。人们出行特别是长途跋涉，也需要代步工具，主要是骑车，乘坐车、船等。皇帝出行，主要也是坐马车或船。但皇帝坐的是御车或御船，其他人都要骑马、乘船或徒步跟随。

在京城里，皇亲国戚和各级官吏都把轿子作为自己出行的代步工具，这一方面是节省体力，另一方面是一种身份的象征。清廷当时对什么官职乘几抬轿有明文规定。

对于老百姓用什么轿子代步也有规制，一般为二人抬轿，只有娶亲用的花轿允许八人抬轿。轿子的样式也有一定规格，必须齐头，平顶，黑漆，帷幔也只能用皂色的布。至于运输货物，则主要使用畜力车或者船。

当中国闭关锁国时，西方已开启工业革命的闸门，体现在交通运输方面，主要是汽车的发明。1885年，当清朝官员还沉醉于乘坐官轿以显示身份，而民间百姓还习惯于骑马、坐船时，德国人科尔·本茨已发明了世界上第一辆现代意义上的汽车。

早在1864年，居住在奥地利的德国人马尔库斯在一次研制装饰灯时，偶然发现石油炼制产品之一——汽油在汽化后有很大的爆发力。这一成果引起了同为德国人的科尔·本茨的关注，他设想以汽油汽化后的爆发力为动力，制作一辆比马车快得多的机械车辆。

1879年，本茨经过无数次失败，终于成功制造了一台二冲程单缸汽油发动机，并在1885年制造出了一辆由汽油发动机驱动的三轮汽车。这辆装配二冲程单缸0.9马力汽油发动机、每小时行驶18公里的三轮汽车，具备火花点火、水冷循环、钢管车架、钢板弹簧悬架、后轮驱动、前轮转向和制动把手等现代汽车的一些基本特点。而在此



本茨制作的三轮汽车（北京汽车博物馆仿制，陈义风摄）



之前，各国的有识之士便尝试利用风帆、蒸汽机、煤气机、蓄电池、汽油机等制作成各种“机动车”。但经过上路实验，都不太理想，德国专利局比较了众多的机动车构想和制造成品，认为本茨的汽车方案和成品最佳。1886年1月29日，德国海德曼专利局批准了这项专利。这一天也被认为是全世界第一辆汽车的诞生之日。

实际上早在德国本茨汽车诞生之前的康熙年间，也有人在北京造出过一辆虽不是也没被认为是现代意义上的汽车，但完全可以上路行驶的汽车。造这东西的人不是大清子民，而是一位西洋人，中文名叫南怀仁。

南怀仁是比利时传教士，生于1623年，1658年到达澳门。顺治十七年奉诏进京，协助汤若望纂修历法。康熙八年（1669年），他被清政府任命为钦天监监副，主持编制《时宪书》。为此，他设计制造了处于国际领先水平的6架大型观象台天文仪器（现存建国门外古观象台）。1672年，南怀仁在北京研制出一辆以蒸汽为动力的四轮车。

南怀仁当年制造的蒸汽汽车只有二尺长，四个轮子，重要的是中部安装了火炉和气锅。铜制的汽锅犹如现在的水壶，下平上圆，顶上有一喷气的壶嘴，壶加热后，蒸汽从小嘴里喷吐而出，从而产生很大能量，射在涡轮叶片上，像水车一样产生动力，带动汽车后轮驱动车辆行走。车前还装有手动轮，控制行走方向。气锅里发出的蒸汽可以驱动车辆连续行驶10小时以上。这种车虽与本茨造的汽车有很大不同，但它与轿子、畜力车比，已有本质区别，又是以蒸汽为动力的，可以称为北京历史上的第一辆汽车。

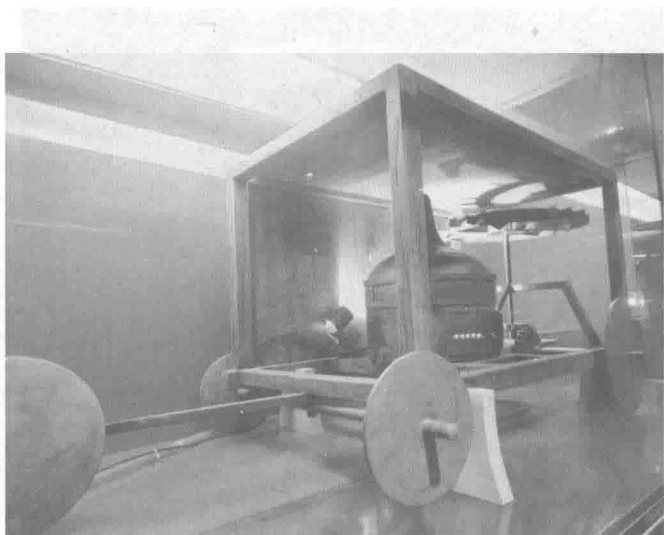
南怀仁在北京造汽车，是史无前例的大事件，欧洲各国都没有这样的发明，依靠自身气锅产生的动力能够维持10小时以上行驶时间，在当时几乎是不可想象的。但南怀仁的这种发明创造并没有得到中国政府的重视，很多人还认为这是“奇巧淫技”，没有什么值得夸赞的。

南怀仁只好把这个“走路机器”关在自己的住处，闲暇的时候就

开着它在院子里奔跑。有时他也私下邀请一些关系好的清廷官员来家里看他演示，但那些官员多是冲着南怀仁的面子来的，对汽车并没有多少兴趣。有的人虽然在南怀仁的一再鼓励下坐到了车辆里面，但气锅一发动即大喊大叫，害怕会摔下来。人们多不敢靠近机器，说这个“走路机器”是“怪物”，不符合圣贤“道法自然”的理念，早晚会出祸事。

不过南怀仁住处附近的小孩子倒是对南怀仁的“怪物”很感兴趣，他们背着大人到南怀仁的住处欣赏“怪物”的表演，但后来家长们知道了就不许小孩子到南怀仁家里来了，还警告南怀仁不得用这个“怪物”引诱良家孩童。南怀仁只能耸耸肩，关起门来开着“怪物”孤芳自赏。

南怀仁是个有心人，养成了把自己的科技活动记述下来的习惯，甚至梳理成论文，寄往欧洲，就在去世前一年，这篇名为“自动机器”的文章发表了。据机械学家、清华大学副校长刘仙洲考证，南怀仁手稿于清康熙二十年（1681年）完成，6年后发表在德国出版的欧洲著名自然科学刊物《欧洲天文学》上，这一科技成果因此得以保存下来。



南怀仁造的蒸汽车（仿制品，陈义风摄）



虽然南怀仁的蒸汽汽车对北京来说是一段错失的机遇，但汽车进入北京，说起来也不算太晚。1901年底，当时在华经商的匈牙利商人李恩时（Leinz）将两辆美国制造的“奥斯莫比尔”（Oldsmobile）牌汽车从香港运到上海。这是汽车进入中国的最早记录，当时上海的很多报纸都报道了这个消息。

第二年，也就是1902年，北洋大臣袁世凯从德国买来一辆奔驰汽车献给慈禧太后，这是北京的第一辆汽车。据《北京志·颐和园志》记载：“1976年，德国奔驰汽车公司的三位工程师来到颐和园，看到这辆车，确认为是1899年该公司生产的第二代奔驰。”

然而，这一说法也存在争议。从1945年驻华美军参观颐和园时拍摄的照片来看，这辆车当年在展出时官方提供的说明牌上写着“前清光绪二十九年两广总督德寿呈进”。交通部高级工程师王华鹏据车身两侧脚踏板上的英文判断，这辆车不是奔驰车，应为美国产的“图利亚”（Duryea）。图利亚是美国第一家设计生产现代汽车的公司，1893年，由图利亚兄弟（弗兰克和查尔斯）在马萨诸塞州的奇科皮创立。还有



1945年，美军士兵在颐和园观看慈禧太后的汽车

一种说法认为颐和园里这辆早期奔驰车是德国使团作为国礼送给慈禧的。德国使团还当着众大臣的面给慈禧演示汽车的操作流程，请慈禧上来体验一番。慈禧开始还兴趣十足，但发动机一启动，慈禧被这个隆隆作响的怪物吓得直往后退，德国人怎么劝说也不肯坐到汽车上。后来这辆奔驰车就成了摆设，放到了颐和园德和园大戏台的旁边。

关于慈禧为什么不坐汽车，还有很多版本的传说，比较流行的说法是：慈禧乘车去颐和园游览，驶出紫禁城后，她突然发现“车夫”不仅坐着，竟然还敢坐在前面，与自己平起平坐。立即责令“车夫”跪下。慈禧的话是圣旨，司机只好跪着驾驶。手不能代替脚去踩油门儿和驾车，路上险些酿成大祸。这可吓坏了当时的王公大臣，纷纷下跪乞求慈禧不要冒这个险。慈禧也只好换上她的十六抬大轿。慈禧用不惯，就将汽车闲置在颐和园，时间一长，就成了一堆废铜烂铁。慈禧不仅自己不坐汽车，还下令宫中不得使用汽车。

二、清末的“北京—巴黎汽车拉力赛”

尽管慈禧禁止使用汽车，但由于鸦片战争后一系列不平等条约的签订，中国门户大开，大量外国人涌入中国特别是北京，他们也将现代工业文明的产物——汽车带到京城。在北京街头的汽车尚不多见之时，欧美的汽车工业正在突飞猛进地发展。在德国人本茨被德国专利局授予汽车发明专利后，另一个能工巧匠戈特利布·戴姆勒也发明了一辆四轮汽车。后来，两个人各自成立了自己的汽车公司，再后来两家公司合并为戴姆勒—奔驰汽车公司，招收了数千名职工，有自己的工厂和加工线。在大西洋彼岸的美国，有一个叫亨利·福特的人于1903年创办了更具有现代意义的福特汽车公司。1913年，福特公司独创的世界第一条T型车生产流水线从事整车装配，汽车产量和销售量以几何级数的速度增长，并把业务扩展到欧洲大陆和中国、日本等亚洲国家。



有关汽车的新闻不断地传到北京，传到中国。自从汽车发明之后，全世界对这架自动行走的机器充满了好奇。为了满足人们对于新生事物的猎奇心理，提高汽车的销售量，欧美等地的汽车经销商在欧洲各国和美国几个大城市，不但举行过很多场汽车与马车的比赛，也举办过多次汽车与汽车的对抗赛。1907年3月，法国的《晨报》提出举办一次“北京—巴黎汽车拉力赛”，得到了欧洲各国赛车手们的热烈响应。短短几天之内，共有25名赛车手报名参加这次赛事，其中包括意大利的著名赛车手、旅行家唐西庇奥尼·博盖塞。

消息很快通过媒体传到了北京，但清政府对此没有什么兴趣，很多官员心里还有许多不安的揣测。比如，庆亲王就认为洋人想找到一条与中国交通来往的最佳汽车路线，以便挤垮中国人自己出资、正在建造之中的京张铁路。而庆亲王本人就是建造京张铁路的公司的大股东之一。于是，外务部官员委婉地拒绝了法国的这一提议。

接下来，欧洲各国大使馆的秘书和翻译频繁造访清廷的衙门，外务部官员进一步了解了这次比赛的情况，他们最终同意发给参赛者护照，然而在护照中却对汽车只字不提。意大利大使馆将那些护照退了回去。于是外务部又发了新的护照，新护照读起来像是判决书——“汽车在中国是新事物，中国政府对此不负任何责任。相反，该政府要求驾车人对于他们自己或汽车造成的伤害负全部的责任。而且作为赔偿金，各地政府可以扣押驾车人所持有的现金和货物”。意大利大使馆再次将这些文件退了回去。经过拉锯式的商讨，外务部最终同意按照欧洲人的要求发给他们护照。北京总算可以举办汽车拉力赛了。

但最初报名参赛的25辆汽车最后只有5辆到了北京。前4辆汽车都是从大沽用火车运到北京的，而且，在途中有一节装运汽车的车厢还短暂而神秘地消失过。第5辆汽车（伊塔拉牌）是从汉口用火车运到北京的，停在了意大利大使馆的院子里。