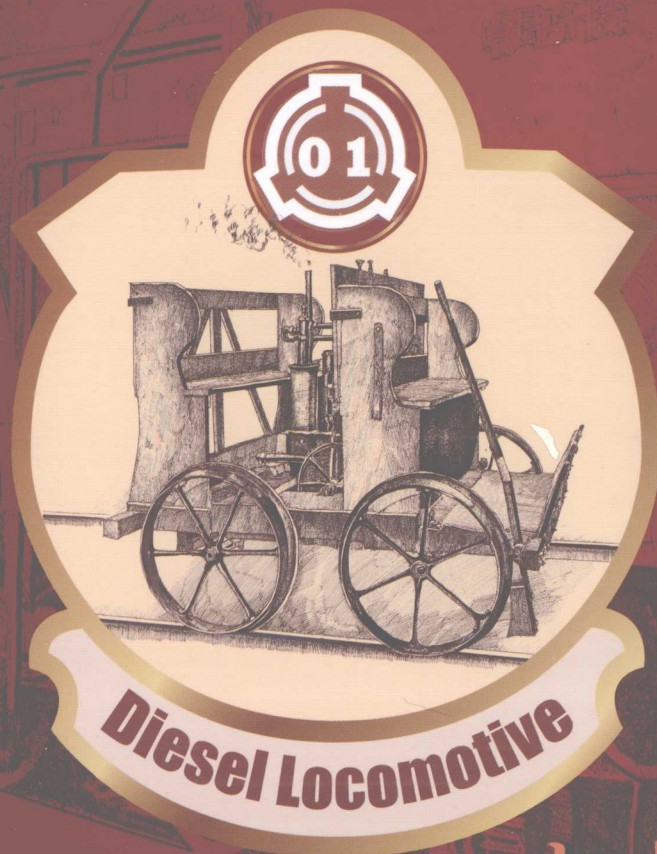




五洲经纬 世界内燃机车博览

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

王忠良钢笔画

王忠良

世界内燃机车博览

WORLD DIESEL LOCOMOTIVE

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

图书在版编目（C I P）数据

世界内燃机车博览：王忠良钢笔画 / 王忠良编著. — 北京：中国铁道出版社，2012. 11
ISBN 978-7-113-15259-8

I. ①世… II. ①王… III. ①钢笔画—作品集—中国—现代②内燃机车—技术史—世界—图集 IV. ①J224②U262-64

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第204208号

书 名：世界内燃机车博览

作 者：王忠良

译 者：刘大磊 陈 敏

策 划：王 楠

责任编辑：刘 平 王 楠

编辑助理：朱景芳

设 计：阳 莉

责任校对：龚长江

责任印制：陆 宁

出版发行：中国铁道出版社（100054，北京市西城区右安门西街8号）

网 址：<http://www.tdpress.com>

印 刷：北京盛通印刷股份有限公司

版 次：2012年11月第1版 2012年11月第1次印刷

开 本：880mm×1 230mm 1/16 印张：12 字数：150千

印 数：1~3 000册

书 号：ISBN 978-7-113-15259-8

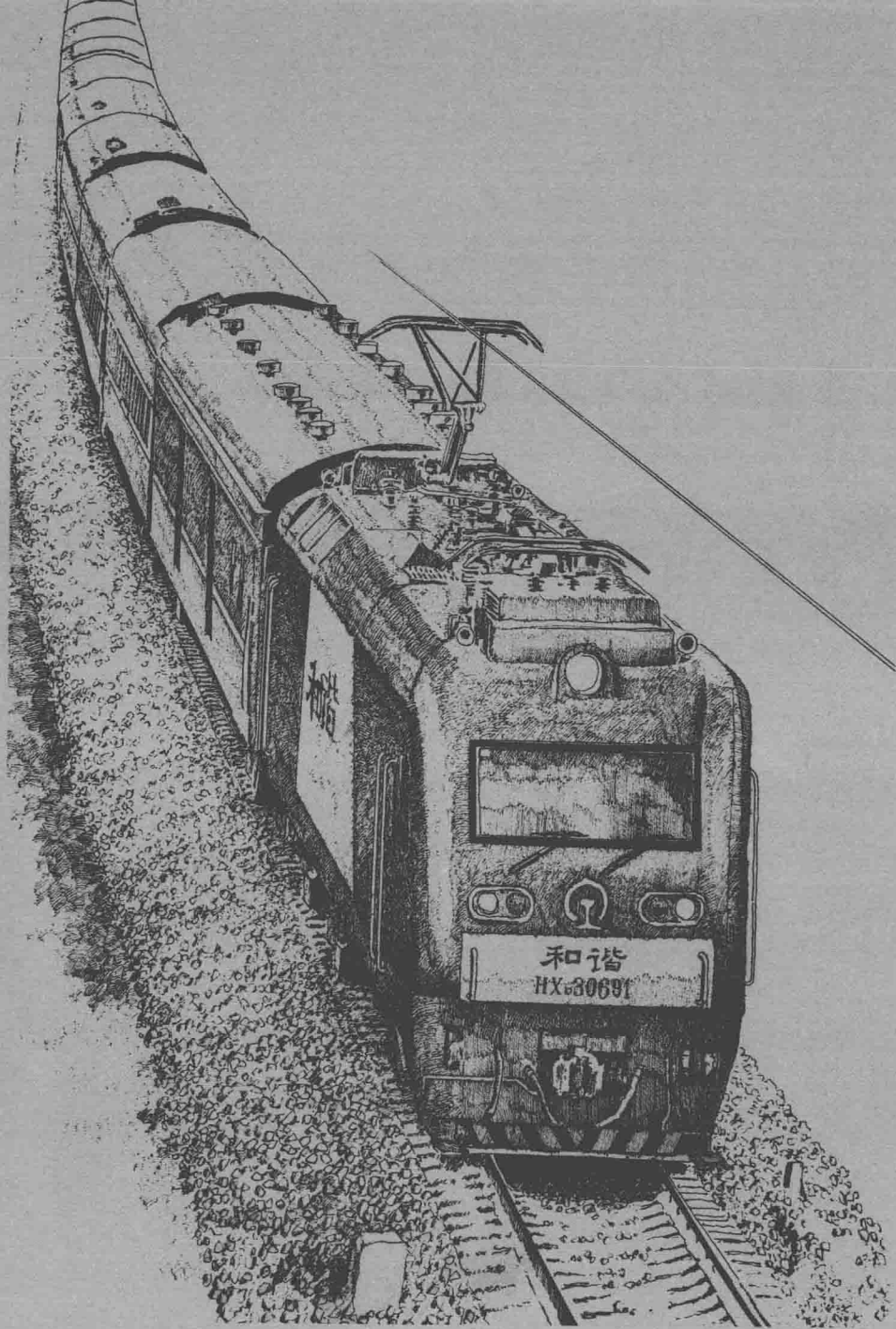
定 价：80.00元（精装）

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书，如有印制质量问题，请与本社读者服务部联系调换。

电 话：市电（010）51873170，路电（021）73170（发行部）

打击盗版举报电话：市电（010）63549504，路电（021）73187

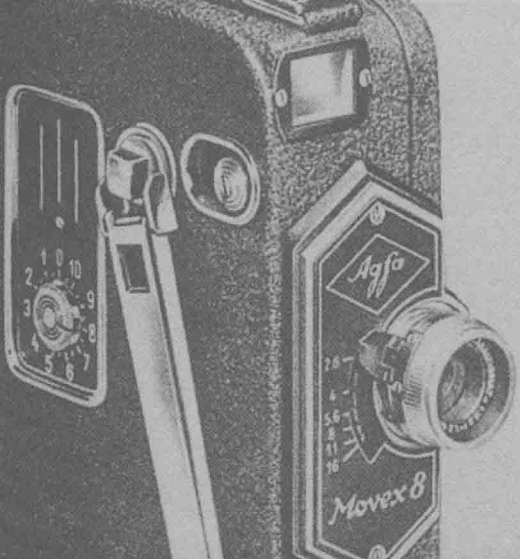


作者简介

王忠良写实风格的钢笔画，不同于风景钢笔画，不容许随意添加或者删减，必须真实精准地再现火车的结构，用钢笔画火车是一个充满挑战的选择。他的每幅钢笔火车画，线条的层层叠加达到十几层以上，常常因为一笔的失误、一滴墨水而几易其稿。他笔下的火车，气势磅礴、风格雄健，真实再现了火车的每一处细节。

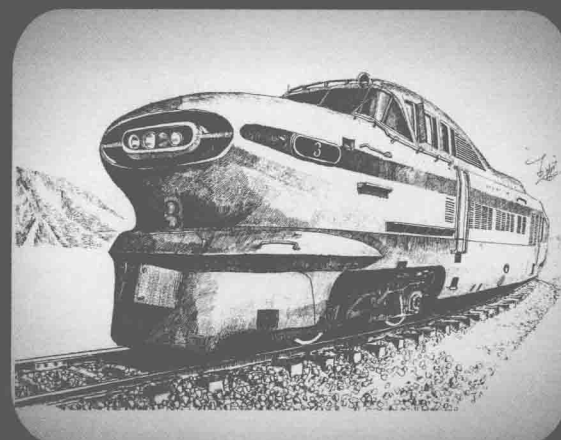
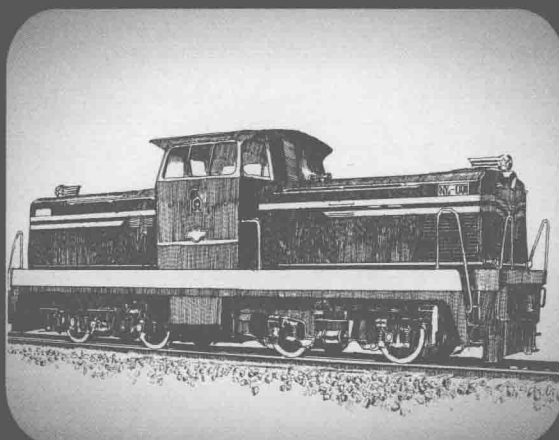
王忠良现任中国美术家协会理事、中国钢笔画联盟理事、《人民铁道报》专栏画家，出版有《世界蒸汽机车博览》、《蒸汽机车钢笔画明信片》、《中国蒸汽机车邮票》、《百年机车》站台票、中华人民共和国铁道部生肖纪念站台票系列（2010年—2022年）等书籍票证、成功举办了《火车记忆》个人钢笔画展。

他在中国第二、三、四、五届钢笔画展中均有获奖，铁道部2011年《全国铁路美术书法精品展》中作品“中国速度”荣获银奖。作品被中国铁道博物馆永久收藏。他的火车铜板画被铁道部选为涉外礼品，国内外许多知名博物馆都收藏了他的作品。



DIESEL LOCOMOTIVE

>>>





不是故作谦虚，我本无资格为画册作序。理由呢，非权威、非显贵，作了也不耐看。之所以应下这单，皆因交集所至。刚上班时，干的正是司炉的行当，后来虽没开过内燃机车，毕竟，机车情结还在，再是作为较早读者，难免先睹为快，权且妄论一二，深浅对错，不要怪我。

打开忠良的画册，仿佛徜徉在唯美的内燃机车“王国”。不同的是，构建这个家族的全部，是他用钢笔和墨水搭建的。

圣雄甘地说过，简单是宇宙的精髓。钢笔画线条看似简单，运用好了，便是极致。

忠良的画，像一片海。海上风景无限，风光无边。钢笔画在中国的兴起与内燃机车的历史相差并不久远，孟德斯鸠说过，能将自己的生命寄托在他人的记忆中，生命仿佛就加长了一些。忠良所作的事，何尝不是增加别人的生命记忆呢。在这片海里，纵跨百年内燃机车史，横数几十个车型品类，说是大全，也不为过。中国的、外国的、客运的、货运的、干线主型的、支线调小的，林林总总，不一而足。“毛泽东号”、“朱德号”、“周恩来号”、“雷锋号”、“黄继光号”等领袖号、功勋号机车跃然纸上，也不缺乏外国政要的车影。譬如美国联合太平洋铁路公司以老布什名字命名的内燃机车，编号也采用了他就职第41届美国总统的4141号。

忠良的画，像一座馆。当然是世界内燃机车的档案馆。按照《下塔吉尔宪章》的说法，有的应可列入国际工业遗产之列。当初，那个从铁道边长大的少年，忠良先是迷上了钢笔画，步入中青年又迷上了画机车，蒸汽机车、内燃机车、电力机车直至高

铁动车组，几近痴迷而未悔。术贵专攻，据说专攻此类题材者，屈指可数。在他笔下，概括了内燃机车的前世今生。如法国米其林兄弟制造的装有橡胶轮胎的内燃机车，体现美国20世纪30年代的内燃机车，从它的外形上可以看到汽车的模样。国产的就更多了，型号各异，功能齐全。中国最早制造的“巨龙号”电传动内燃机车，从开始仿制到改进定型，才有了东风型的批量生产。

忠良的画，像一部诗。琴棋书画密不可分，诗情画意天生的一个家族。钢笔画中最美的线条上是心灵的流露，感情的抒发，承载着哲理性，蕴藏着韵律美。五彩斑斓内燃机车，却是被忠良用黑色、白色、灰色的精巧运用，来构成色彩感觉的。在他的笔下，无不烙下了王氏特质，或迅疾舒缓，或张扬内敛，疏密有度，黑白分明。有的穿山越岭，有的气势如虹，有的寄情山水，一切皆可入画。细品开去，有如一部长诗，隽永飘逸，甘醇厚重。

铁路事业在继续，内燃机车在发展，钢笔画艺在提升，忠良的画还有很长的路要走，相信某一天，他会有另外的作品集问世。很期待，也很值得。

中国铁路文联秘书长 才凡

2012年8月



德国“奔驰”内燃机车	10	“红星号”调车机	38
美国轿车风格内燃机车	12	东风型（原型）内燃机车	40
法国“米其林”内燃机车	14	东方红内燃机车原型车	42
美国“圣达菲”内燃机车	16	“大同号”工矿用机车	44
英国燃气轮机车	18	美国“M—497”型喷气式机车“黑甲虫”	46
“建设号”内燃机车	20	最早的“东风”型	48
“先行号”	22	东风2型内燃机车	50
“巨龙号”	24	东风4型	52
东方红1型	26	“黄继光号”	54
东风1型（东风型）内燃机车	28	北京型液力传动内燃机车	56
东方红001号	30	北京型（小北京）内燃机车	58
“卫星”型液力传动内燃机车	32	NY6型内燃机车	60
美国早期内燃动车组	34	NY7型内燃机车	62
罗马尼亚ND内燃机车	36	捷克斯洛伐克内燃机车	64

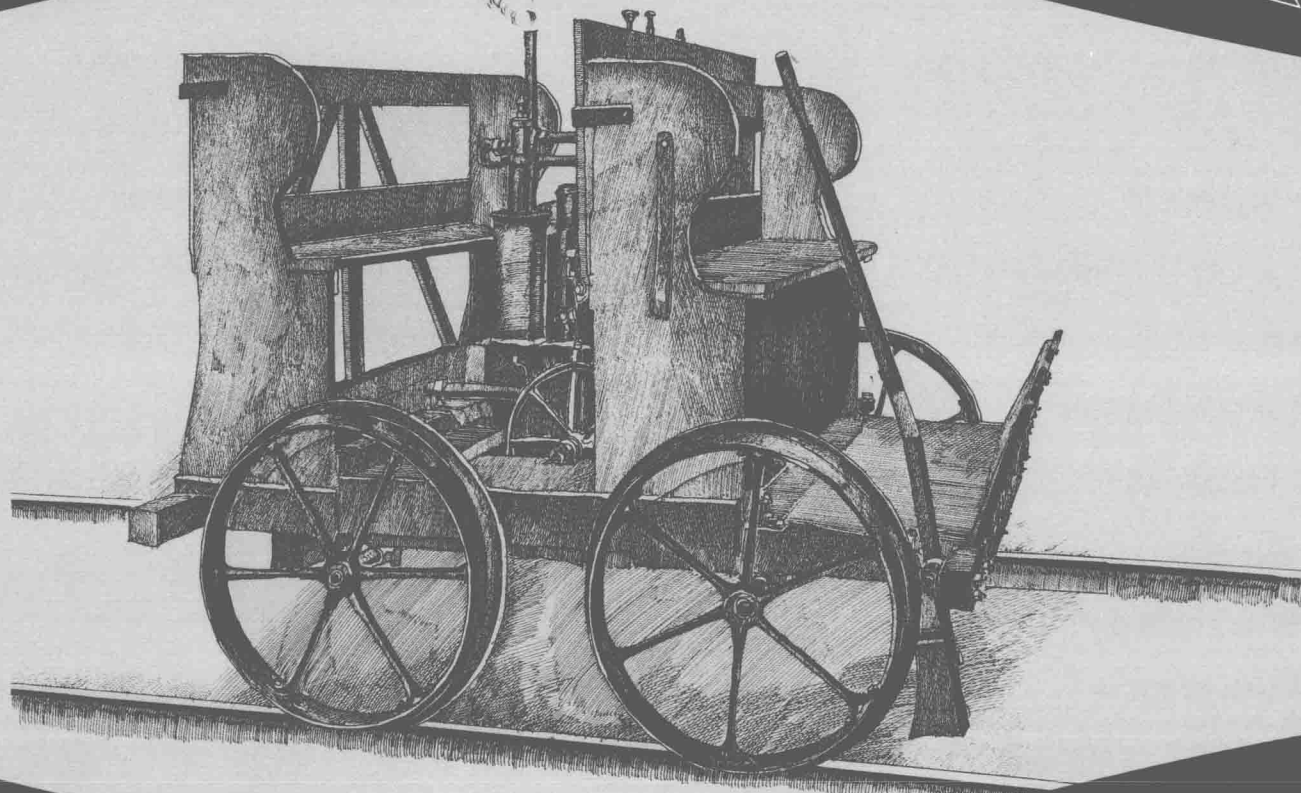
法国ND4型内燃机车	66
东方红1型客运内燃机车驶出北京站	69
东方红3型内燃机车	70
东方红5型	72
东方红21型窄轨机车	74
第一代“周恩来号”机车	76
长征2型燃气轮机车	78
俄罗斯1 535 mm 轨距内燃机车	80
东风8型内燃机车	82
东风4B型“毛泽东号”机车	84
ND3型内燃机车	86
ND5型内燃机车	88
第二批次ND5型内燃机车	90
东风4B型内燃机车	92
东风8型0112号内燃机车	94
东风10型内燃机车	96
东风6型内燃机车	98

东风7C型5525号	100
东风9型内燃机车	102
东风7C型5569号	104
东风11型“周恩来号”准高速内燃机车	106
东风11准高速型内燃机车	108
东风11G型客运内燃机车	110
东风4D型客运内燃机车	112
东风4D原型车	116
东风8B型内燃机车	118
试验中的东风8B型内燃机车	120
东风7D型内燃机车	122
“萨达姆号”2727内燃机车	124
“萨达姆号”DEM2704号内燃机车	126
东风12型重型调车内燃机车	128
东风8DJ型内燃机车	130
“庐山号”内燃双层动车组	132
东风4D型“毛泽东号”内燃机车	134

试运行中的“新曙光号”	136
“新曙光号”NZJ1型动车组	138
中国液力传动内燃——“北海号”动车组	140
“北亚号”内燃动车组	142
“晋龙号”内燃动车组	144
“集通号”(罕露号)内燃动车组列车	146
东风8CJ型机车	148
“神州号”双层内燃动车组	150
“金轮号”内燃动车组	152
CKIE出口越南机车	154
东风11Z型固定重联客运内燃机车	156
“青藏号”公务车在拉萨	158
“青藏号”公务车行驶在青藏线上	160
东风8B型青藏铁路机车	162
东风8B型“雪域神舟号”内燃机车牵引列车	164
“捷力号”内燃机车	168
“普天号”内燃摆式列车	170

东风21型米轨内燃机车	172
东风7G出口型机车	174
青藏高原铁路NJ2型内燃机车	176
美国“布什4141号”内燃机车	178
“哈尔滨号”内燃动车组	180
NDJ3型“和谐长城号”内燃动车组	182
和谐3型内燃机车	184
和谐N5型内燃机车	186
附录	188

WORLD DIESEL LOCOMOTIVE



德国“奔驰”内燃机车

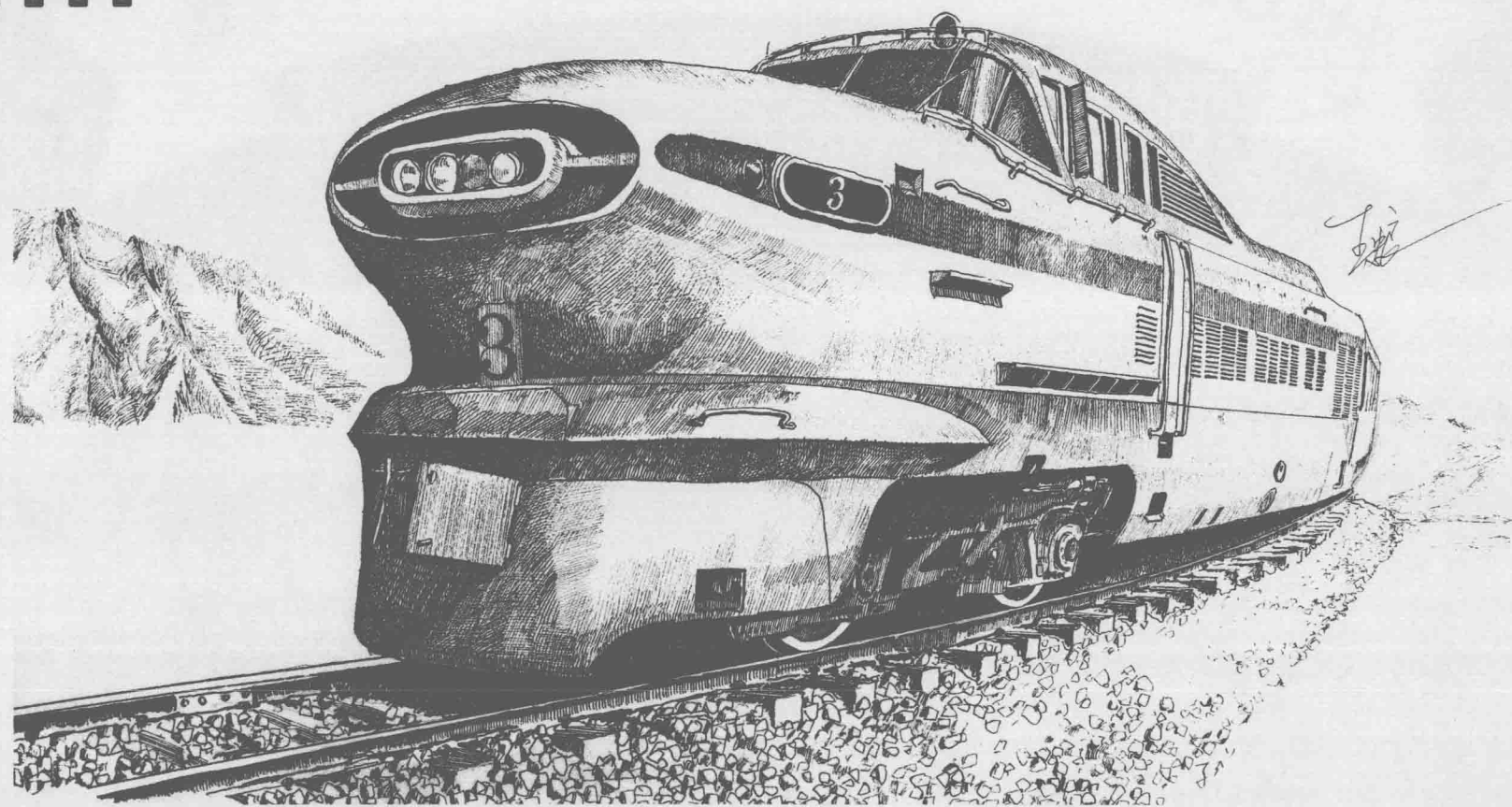
WORLD DIESEL LOCOMOTIVE

"Benz" Diesel Locomotive, Germany

卡尔·弗里特立奇·本茨Carl Friedrich Benz(1844—1929)，德国著名的戴姆勒—奔驰汽车公司的创始人之一，现代汽车工业的先驱者之一，人称“汽车之父”。1844年出生于德国卡尔斯鲁厄，父亲原是一位火车司机，在他出生前的1843年因发生事故去世了。

在本茨领取了生产奥托四冲程煤气发动机的营业执照后，经过一年多的设计与试制，于1879年12月31日制造出第一台单缸煤气发动机（转速为200 r/min，功率约为0.7 kW）。不过，这台发动机并没有使本茨摆脱经济困境，他依然面临着破产的危险，生活十分艰苦。但是，清贫的生活并没有改变本茨投身发动机研究的决心，经过多年努力，1886年1月29日，卡尔·本茨发明了第一辆不用马拉的三轮车，1886年，他又把这种发动机安装在了铁路机车上，这是铁路内燃机车的雏形。

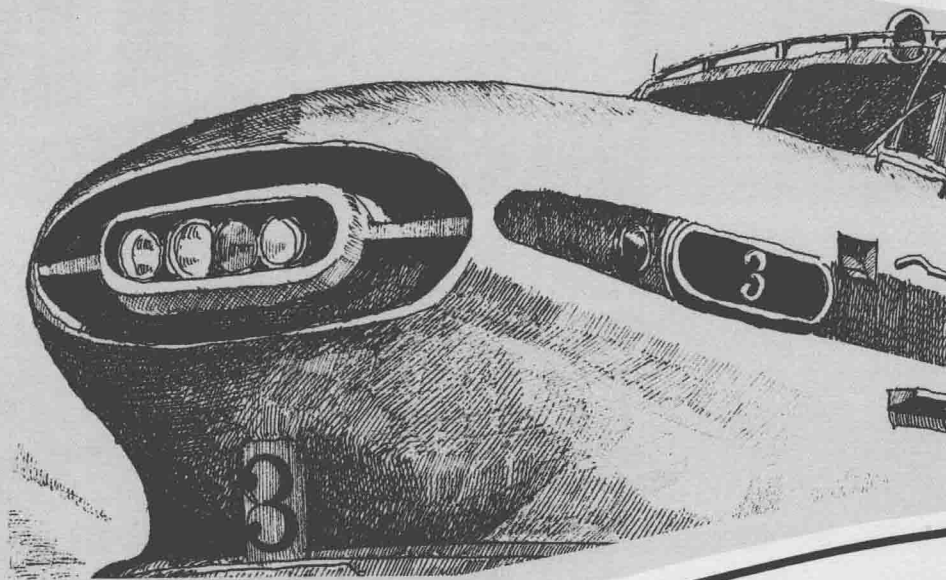
图为装有AUTO单缸煤气发动机（转速为200 r/min，功率约为0.7 kW）发动机的铁路机车。

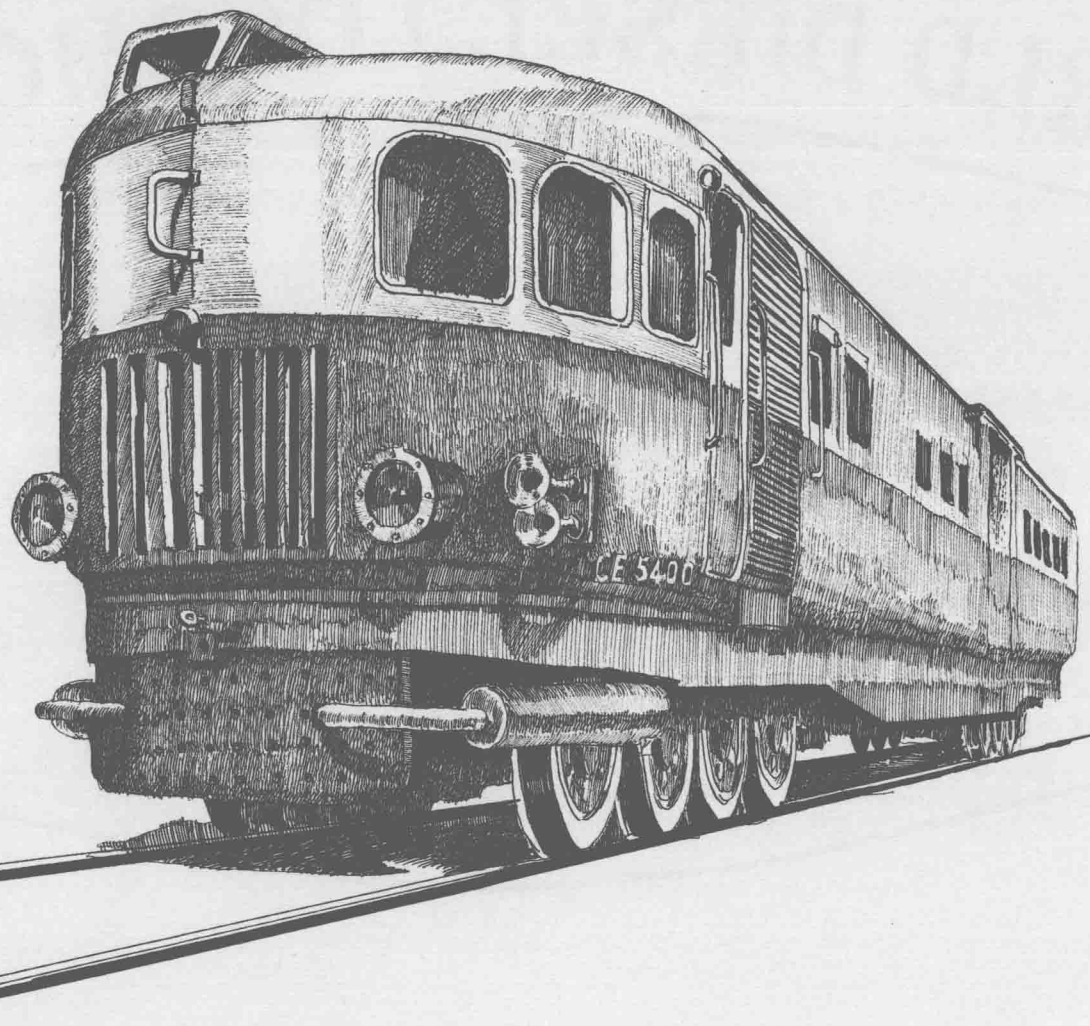


美国轿车风格内燃机车

WORLD DIESEL LOCOMOTIVE

20世纪30年代美国铁路正处于大发展时期，机车制造也不断有一些超前的设计问世。图中的这台内燃机车就是这个时期的代表作，虽然是铁路机车，但从它的外形上仍然可以看到汽车的影子。它大体是模仿“凯迪拉克”轿车的风格，轴式B—B，轴重11 t，最大速度130 km/h。





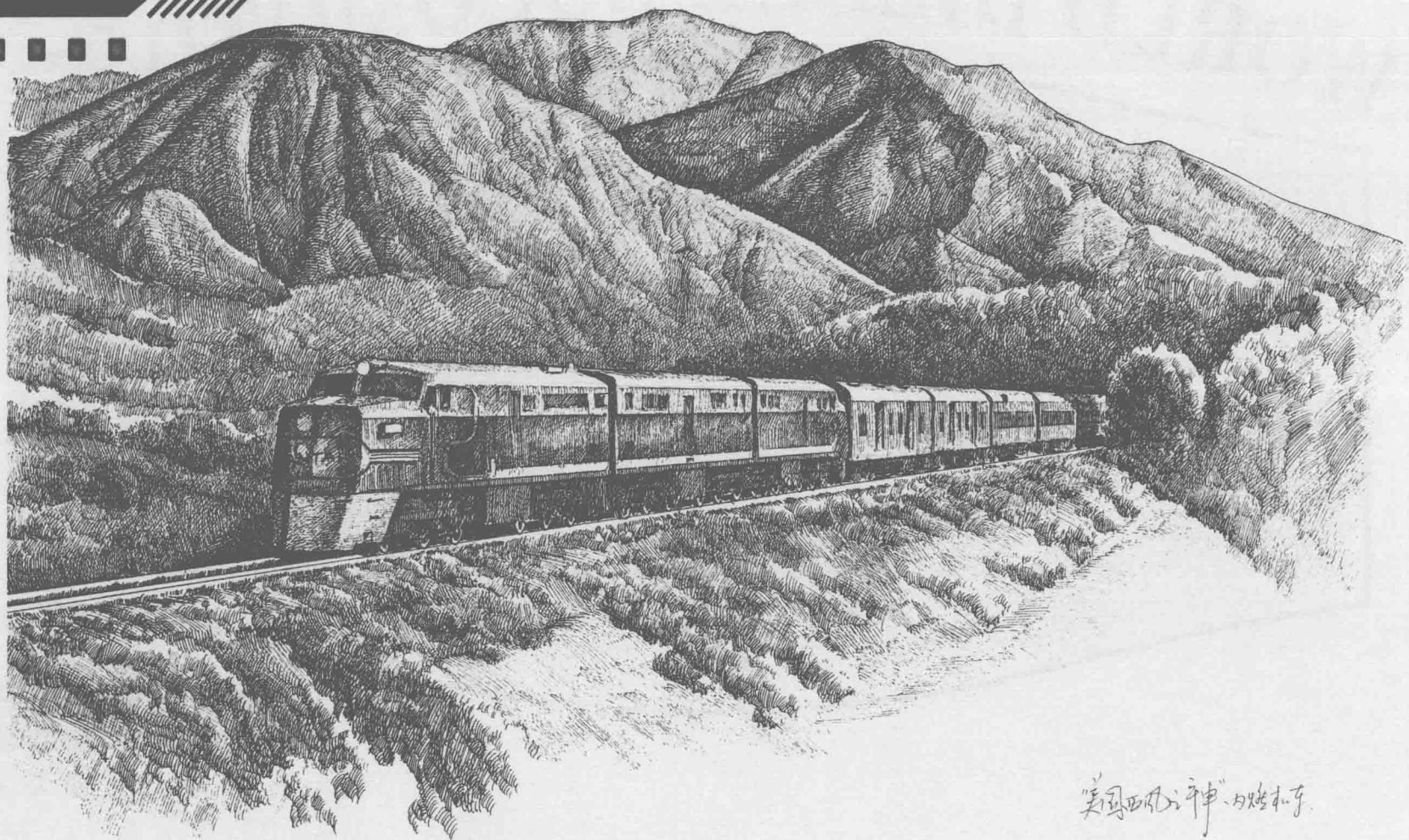
法国“米其林”内燃机车

WORLD DIESEL LOCOMOTIVE

19世纪30年代在滇越铁路上运行着一列名为“米其林”的内燃动车。如今，这列名为“米其林”的动车组，静静地躺在昆明铁路博物馆的机车馆内：白色的车身、蓝色的“MICHELIN”标志，橡胶的车轮恐怕绝无仅有。彼时，全世界的铁路上跑的还都是蒸汽机车，而滇越铁路上专供铁路高层管理人员和达官显贵乘坐的米其林号车，便是一台奇特的内燃动力车组。这台由法国制造的载客内燃动车组，分为动车和附属行李车，1914年在滇越铁路上投入使用。动车长16 m、宽2.6 m、高2.9 m，车内设软席座位19个、硬座24个，还设有洗脸间、卫生间、厨房和西餐厅，装饰豪华，犹

如一个功能齐全的流动宾馆。1932年，采用米其林橡胶厂的新产品胶轮后，更是如虎添翼，可以以70 km的时速在滇越铁路上飞奔，曾创下最高达100 km的时速。

米其林兄弟本是轮胎制造商，并于1929年制造出他们的第一辆样车。1932年米其林动车开始生产，法国东部铁路最先购买了该车。20世纪20年代至20世纪50年代中期，法国的K类230蒸汽机车也采用了橡胶轮胎。最后一批“米其林”在马达加斯加的米轨铁路上一直运行到20世纪60年代。铁路人士评论说：“米其林”机车在轮胎没被刺穿的情况下，还是非常舒适、特别快速的。



美国“圣达菲”内燃机车

美国“圣达菲”内燃机车