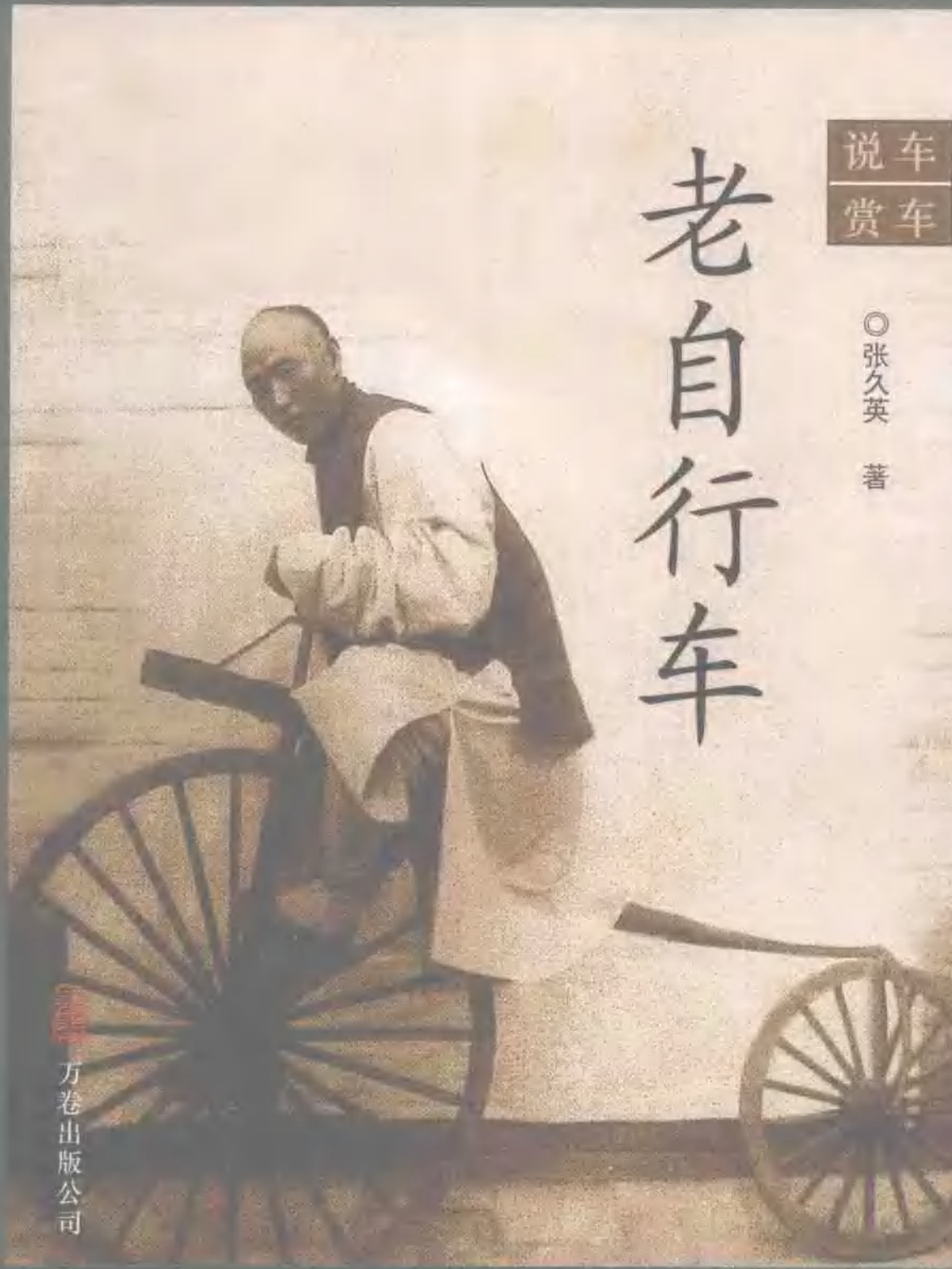


说车
赏车

◎张久英
著

老自行车



万卷出版公司

冬自行车



张久英著



万卷出版公司

© 张久英 2006

图书在版编目 (C I P) 数据

老自行车 / 张久英著. — 沈阳: 万卷出版公司, 2007.1

ISBN 978-7-80601-924-5

I. 自... II. 张... III. 自行车—收藏—基本知识 IV. G894

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 135144 号

出版发行: 万卷出版公司

(地址: 沈阳市和平区十一纬路 25 号 邮编: 110003)

印刷者: 辽宁星海彩色印刷中心

经销者: 全国新华书店

幅面尺寸: 210mm × 165mm

字 数: 750 千字

印 张: 4.75

出版时间: 2007 年 1 月第 1 版

印刷时间: 2007 年 1 月第 1 次印刷

责任编辑: 王亦言

装帧设计: 徐春迎

版式设计: 徐春迎

责任校对: 陈文本

定 价: 36.00 元

联系电话: 024-23284454 23284451

邮购热线: 024-23284453

传 真: 024-23284448

投稿热线: 024-23284457 23284443

E - m a i l : vpc@mail.lnpgc.com.cn



序言

关于自行车

第一次听张久英先生说起老自行车收藏时，便开始留意，也知道古玩行上有些玩车的行家，只是未会过面。转年的春天在锦州参加一个古玩交流博览会，在展厅二楼有一个房间专为老自行车展出，有些惊讶，因为在国内自行车收藏算是偏项，也是少数，而这房间展出的老自行车少说也有30辆，眼前的规模是比较大的，特别是在东北地区，实属少见。

随着收藏市场的火热，较为冷门的老自行车也频频报出拍卖高价，这让自行车收藏爱好者惊喜，也让我们更为惊叹。自行车作为我们的代步工具，追溯其历史也并不久远，然而它的收藏便随着它的产生而来。

老自行车，在我们的生活中已难得一见，有些因为战争等历史因素不复存在，还有一些被收藏于各国家的博物馆内，而在我国，绝大多数的老自行车都在民间收藏，相关资料较为贫乏，成书也一度成为难题，而民间收藏品又有好与坏、高与低之分，为了寻求真实与精品，张先生开

始了民间探访，收集各家的资料，汲取鉴别经验，对所有藏品进行筛选、拍照、整理、编写。历时一年半的时间，完成了这一本《老自行车》。本书旨在与自行车收藏爱好者的交流，也提出多数收藏爱好者的设想，办一座中国的自行车博物馆的愿望。

这是目前我国唯一一本以自行车收藏为主题的图书，记述了收藏自行车的人与事，也留下了我们回忆中的老自行车影像。本书有追忆，有鉴赏，有许多我们从不曾发现的关于自行车的细节。同时，感谢北京故宫博物院王惠女士为本书提供资料。历史与今天的交错，经历了战乱与变革还依然伴随人们生活的老自行车，我以为，关于它的收藏，更多的是源自人们对生活的怀旧。我们几乎都有过偷骑父母自行车的经历，无数次摔倒无数次爬起，而乐此不疲，又或年轻时载着爱人于风雨中穿行……而今，即便交通工具越来越发达，自行车也无法从我们的生活中退出，无论从便捷抑或环保来看，自行车的使用与收藏还将继续伴随着我们。

编者

2006年11月23日于沈阳



目 录

- 001 序言
- 第一部分 说车
- 003 自行车收藏：
——惊奇着，期待着……
- 008 自行车发展小史
- 016 自行车在中国
023 中国的第一批国产自行车
- 第二部分 赏车
- 031 收藏自行车：“整旧如新”
- 035 英国车：收藏者的最爱
- 067 荷兰车：典雅、轻灵
- 075 德国自行车：新的比老的受欢迎
- 081 关于法国车的一些道听途说……
- 085 日本车：见仁见智
- 091 国产车：收藏的是种情感
- 098 附：记载中的脚踏车
- 101 后 记
——自行车收藏前景向好

第一部分

说车





自行车收藏

惊奇着，期待着……

自行车，也称脚踏车、单车，关于这种代步工具的收藏，伴随着它的发明和改进就已经开始了。今天，美国芝加哥市、日本堺市等地还建有自行车博物馆，其中日本的自行车博物馆收藏有欧美等国的木制、铁制、铜制自行车，其中，日本天皇骑过的木马自行车算是镇馆之宝了。在荷兰，奈梅庚（Velorama）自行车博物馆则藏有 250 多辆古董自行车，大多数自行车都超过 100 年的历史，其中最古老的是生产于 1817 年的 Dandy horse。

而中国目前只在台湾建有一座自行车博物馆，大陆的自行车收藏却还只是为数不多的个人行为。但令人欣喜的是，一些收藏精品报出的不菲价格，也正在吸引越来越多的人开始关注这些“旧车”。

2005 年 1 月，北京中天信达拍卖公司拍卖预展活动中，一辆英国产“风头（THE BAILEIGH）”牌自行车以 1.5 万元人民币的价格吸引了很多人围观。拍卖公司的人员介绍：生产于 1956 年的这辆“风头”，配件齐全，而



且全部为原装——德国产“博世”灯，英国产“米勒”尾灯、白色车架。尤其重要一点：“风头”车已经不再生产。



26型黑色风头男车
何联合藏

目前，自行车依然在全世界范围内作为代步交通工具被广泛使用，像“风头”这样承载着历史的一些老品牌则已经淡出生活。我们若不是在博物馆，或在收藏者和玩家那里，真是很少有机会欣赏到它们中规中矩，抑或华丽而优雅的身姿。

“1.5万元”足以引得人们惊奇，然而此价位只是众多自行车藏品的价格标准之一。

英国伦敦运输博物馆在2005年初收藏了一辆手工制作的F·W·埃文斯赛车。这辆黑色赛车的主人是95岁的威廉·瓦格斯塔夫先生。1929年5月14日，只有20岁的瓦格斯塔夫从位于伦敦东南部肯宁顿的F·W·埃文斯自行车店以12.6英镑买下了这辆黑色赛车。自那之后，“埃文斯”伴他在风风雨雨中奔波了70余年，行驶近5万英里（约合80450公里），见证了他和妻子格拉迪斯在20世纪30年代的爱情，也记载了他穿越炮火前去工作的岁月。

F·W·埃文斯公司依然存在，17家分店却早已不再生产自己的自行车，与“埃文斯”同样品质的自行车售价在500-1000英镑（950-1900美元）之间。伦敦运输博物馆馆长罗伯特·埃克塞尔称赞瓦格斯塔夫先生献出的自行

车运行状况依然良好。他推测说：“车身是用比现代自行车更重的金属材料制成，这应该是它如此经久耐用的原因之一。”至于其价格，馆长先生没有妄测，我们也不得而知，但可以肯定的是那一定远远高于“1.5万元人民币”。

近年来，老自行车在国内的出现也频频引得媒体的关注。四川某报报道：2006年2月，在成都东郊工业博物馆外，许多市民围着一辆老式自行车啧啧称赞，一些记者也闻讯赶来采访。据自行车的主人工人疗养院的周女士介绍，她的这辆“汉堡”牌自行车产于1938年，车子的部件分别由荷兰、英国、德国制造，有车灯、发电机，还有内置挡位。虽然有近70年历史，自行车的漆色依然光亮，锈蚀很少，部件的外文字母清晰，就连车钥匙也是原装的。



1954年8月产
26型绿色女车



北京后海众人围观
一辆凤头“加塞”



在解放初这类自行车要值 2000 多元，相当于现在拥有一辆小汽车。

1938 年产的老“汉堡”牌 (THE HUMBER) 自行车确实在上乘藏品之列。论及该品牌自行车特点：车型优美；装配双股前叉（早期为单股）、枕头锁。

说起国内的自行车收藏，不得不提的是北京的王明玺先生，他拥有一辆“白金人”（据说产于 1917 年，但准确生产年份待考），传言曾被一位英国老人开价 10 万美元，继而许以汽车交换，最终却没有达成交易。媒体对王明玺的“白金人”种种报道令玩车的人们吃惊不小；不过王明玺希望开办一座自行车博物馆的想法的确值得业界考虑。

在北京，人们习惯于称买卖和收藏旧车为“玩车”。

20 世纪早期，有车行手艺人揽车买卖，那是做生意，当时“玩”得起车的以爱新觉罗·溥仪为代表。

据说这位末代皇帝不但骑自行车着迷，而且买车也上瘾，甚至命内务府不惜从盐业银行贷款购买各国的名牌车。据清宫档案记载，溥仪经常在

宫里骑用的自行车有 20 余辆，涉及英国的“三枪”牌、德国的“蓝”牌，法国的“雁”牌等，而现在保留下来的作为展品供游人参观的则只有一辆“三枪”牌 28 型黑色弯梁自行车。

普通人玩车于 1950 年代中期才兴旺起来。当时，东南亚地区的一些归国华侨带来了一定数量的“洋车”，半



北京故宫博物院藏溥仪所骑“三枪”



富了买卖及收藏的资源。但是在往后的一段特殊时期，“洋车”成了“特务”或“里通外国”的罪证，有“洋车”的家主儿，或拆商标，或涂漆，有的干脆扔掉不要了。老舍先生当年舍身自沉太平湖，而那太平湖中也打捞出过带有“BSA”商标的英国“三枪”牌自行车。

70年代末，中国经济日趋活跃，自行车收藏才又再度兴起。在北京后海、潘家园等旧车市场上颇具影响的闫联合先生，从17岁开始玩车，而今收藏有多辆“凤头（THE RALEIGH）”牌、“羚羊（GAZELLE）”牌等“高车”，其经手的自行车也有千余辆，多年的收藏经验使他对老自行车的品牌、年份以及市场价格都有很深研究。现已届天命之年的闫联合先生说：北京玩车的人大约有两三千，可家里真正有“高车”的没有几位。至于“高车”的数量，则更是有限。

北京之外，天津、上海、广州等地还有一些旧自行车的藏家，这些藏家欢迎更多热衷者介入正处于初期发展阶段的自行车收藏，能如一些藏家所望，建立一座自行车博物馆。那么，我们便有了更多的期待和关注。



英国·三枪（1970年代标）



自行车发展小史

一项发明，总是源自奇思妙想。

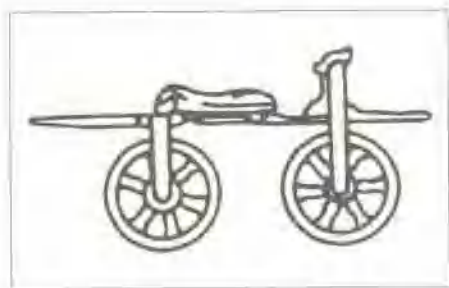
意大利艺术大师达·芬奇（Leonardo da Vinci 1452—1519年）于15世纪就想象出“齿轮自行车”。从达·芬奇的手稿来看，不能不认为这是个天才的设想，而这一“天才设想”如被人们及早认知，自行车的发明几乎可以一蹴而就。



达·芬奇手稿中的自行车

令人无比遗憾的是，在达·芬奇身后400年才出现的自行车发明，以及相关方面的诸多改进依然遵循着自然的渐进过程。而关于自行车的发明也是众说纷纭。

资产阶级大革命时期的法国，城市及乡村处于王权和新兴阶级以及贵族和农民等等冲突的纠缠之下。1790年的一个雨天，西夫拉克伯爵（Comte de Sivrac）在街上被经过的四轮马车溅了一身泥。当时，不仅仅是西夫拉克，随便哪位



行人都可能有类似的倒霉遭遇。与其他人不同的是，伯爵受此遭遇突发奇想。1791年，他制造出了一部两个轮子的“木马轮”。

这种在木马上装配两个轮子的“木马轮”，依靠骑行者双脚蹬地驱动，虽然还算不上“自行”，却是“自行车”的雏形。

关于西夫拉克伯爵的奇遇记，只知道大概如此，甚至没有查到他是在哪座城镇的街上被激发了灵感。

两个多世纪之后的一天，我在北京一家自行车专卖店中看到一部“儿童学步车”，其结构和原理与“木马轮”一般无二。

毫无疑问，今天制造出“儿童学步车”的人应该是参考了西夫拉克伯爵的发明。

另有观点认为自行车的发明者是中国人，清代康熙年间（1662—1722年）的黄履庄。据《清朝野史大观》卷十一载：“黄履庄所制双轮小车一辆，长三尺余，可坐一人，不须推挽，能自行。行时，以手挽轴旁曲拐，则复行如初，随住随挽日足行八十里。”

可惜，我没有找到对此记载的确实考证（也许已经有人对此说进行了

《中国大百科全书》
收入的自行车



儿童学步车

完备的考证)。

亦有观点认为，自行车的发明者是俄国农奴阿尔塔莫诺夫。1801年9月，俄国农奴阿尔塔莫诺夫骑着自己制造的木制自行车，行驶2500公里，赶到莫斯科向沙皇亚历山大一世献礼。当亚历山大一世看到了阿尔塔莫诺夫所制的这项代步工具之后，当即取消了他的奴隶身份。

显然，在马车、船舶等交通工具以及其他机械的制造还主要依靠木料的年代，受到经济发展，以及科学认知的促进，无论在欧洲，还是在亚洲，人们无时无刻不在探索着发明更多省力机械。

我们尊重关于黄履庄和阿尔塔莫诺夫发明的记载，只是鉴于史料所限，在这里暂时还是依照被广泛认可的“旧说”，习惯性地从“木马轮”开始我的叙述。

不知道是否受到西夫拉克伯爵“木马轮”的启发，德国的冯·德赖斯男爵(Baron Karl von Drais, 1785—1851年)于1816年制造出了通过车把控制方向的木轮车——“The Walking Machine(走路机)”。

1817年的一天，冯·德赖斯男爵骑着他的“The Walking Machine”围着“the royal gardens(王室花园)”进行了表演。第二年，这种被称为“Draisine”的木轮车获得英国专利，并被视为自行车始祖。

冯·德赖斯男爵骑着“Draisine”在4小时通过的距离，在当时马车要用15个小时才能完成。遗憾的是这种“Draisine”虽然如此迅捷，却没有厂商愿意生产并推广这种木轮车。直到1830年，法国政府为邮差配备了



蒙古邮票中的自行车

“Draisine”，这才推动了它的普及，也促进了对它的进一步改进。

1839年苏格兰铁匠麦克米兰（Kirkpatrick MacMillan）制成由曲柄连杆结构驱动后轮的铁制“Draisine”。自此，骑行者蹬一圈脚踏板，后车轮便可以转一圈，改变了用脚蹬地的驱动方式。

1842年的一天，麦克米兰骑着这种车完成了20公里。这段距离如果借助今天的普通自行车只需要一个多小时就可以完成，而在那时踩着踏板进行骑行，却已经是一件让人惊奇的行为了。麦克米兰骑行时一定悠然地享受着路边的风景，还有路人的羡慕眼光。他也许还没意识到对自行车的这一改进有多么重要。

而后，法国米肖父子（Pierre. Michaux, F. Michaux）在自行车的改进与推广中起了更为重要的作用。

1861年，巴黎的马车和婴儿车制造商米肖父子在修理制帽匠布鲁内尔的“Draisine”过程中，改进了车子的造型：前轮大、后轮小。他们还根据骑行舒适感觉在前轮上安装了脚蹬曲轴、鞍座。于是，“维罗西皮德（véloceipédie当时法语中对自行车通称）”诞生了。一如有人模仿“木马轮”生产“儿童学步车”，现在也有厂家生产“维罗西皮德”的仿制品。可惜的是，已经舒服惯了的人们对这种大小轮的自行车并不感兴趣。

1867年，米肖公司的自行车在巴黎世界博览会上展出，而电灯塔、海底电缆、水力升降机，滚珠轴承等工业新产品也在这届博览会上与世人见面。有记载，清末洋务



踏板能转动的自行车