

# 钢笔画家王忠良： 为北京公共交通变迁“作传画像”

■中国城市报记者 王楠

从北京市东城到西城，再从南城到北城，土生土长的老北京人王忠良凭借着钢笔和画纸，真实记录了北京城市公共交通的发展历程。在他的画作中，既有1957年北京第一辆国产公共汽车“五七型”；也有近几年刚投入使用的清洁能源公共汽车。如今王忠良已年过6旬，但他依然坚持每周带着画架和相机走上街头寻找北京城市公共交通变化的新印记。

## 扎根记忆的公共汽车情缘

公共汽车、有轨电车是城市发展中最为常见的公共交通工具，在家用小轿车尚未流行普及的年代，乘坐公共交通是大多数市民出行的主要方式。

新中国成立以来，城市公共交通工具经历了一代又一代的发展变迁。提起不同时代的公共汽车，王忠良印象较为深刻的是上世纪五十年代中期，一款在车顶上置放了煤气包的公共汽车。“那时的煤气包看上去比车小不了多少，满气时圆鼓鼓，缺气时干瘪瘪，非常滑稽。”王忠良告诉记者，“我家门口经常驶过的6路公共汽车的车顶上就挂着个煤气包。每当听到巨大的发动机声，我就跑出家门蹲在路边，看着6路公共汽车晃悠悠、慢腾腾从眼前驶过，满心都是欢喜。”

也正是从那个时候开始，王忠良萌发了画公共汽车的念头，并慢慢尝试。

上世纪七十年代末，王忠良从部队转业回北京后，心里念念不忘的仍然是北京各式各样的公共汽车。回到家第一时间，他就跑上街头观察寻找公共汽车新的变化特征。

在他入伍的几年间，北京的公共交通工具发生了很大的变化，王忠良家门口的6路煤气驱动公共汽车已经更换为13路汽油驱动公共汽车，而当时最新型号的无轨电车也开始陆续出现在不同地段的街头巷尾。

“这些变化更加激发了我画公共汽车的热情，如果少年时是无意识从喜好角度画，青年阶段我则是有意地要通过画作记录北京公共汽车的变化。”王忠良说，“由于那时北京市政府正进行大范围的城市更新与基建维护，我便尝试着把一些经典场景与公共汽车融合创作，这样不仅带入了城市主题，也更加丰富了我作品的内容和表现风格。”

上世纪九十年代后期，北京市开始给公共汽车进行双燃料改装，1999年又在全市大范围扩建了天然气加气站。“此后20年内，北京市区主要道路的公共汽车陆续经历了油电混合、纯电动等新能源和新技术的革新。公共汽车的大空间、高颜值、低噪音成了很多人的共同感受。”王忠良说。

随着城市道路设施的不断完善及公共汽车的持续提速，王忠良的素材收集也由蹲守改为追赶，再到后来必须借助相机抓拍，再回家创作绘画作品。“公共汽车变化越来越大，我的创作热情也越来越高了。”他说。

## 苦寻老款公共汽车踪迹

王忠良画公共汽车喜欢在细节上下功夫，他画的汽车零部件、机械部位都异常清晰、严谨。“这种纪实和记录需要建立在自身责任感较强的基础上。”他表示，自己希望当代观众看到画的时候，一方面能享受艺

术带来的美感；另一方面也能从作品中了解到当时公共汽车的技术特征。

为了更好地把公共汽车的细节展现出来，王忠良已经不仅仅满足于追车，而开始溯源。他通过各种渠道，找到一些存有老款公共汽车的维修厂或停放地，然后与对方沟通，想方设法找到近距离观察汽车局部构造和面貌的机会。

在王忠良的作品里，有一幅画的主角是北京市120路公共汽车，这也是广受关注和好评的一幅画。“我从曾担任120路公共汽车司机的何师傅处了解到，该车原型是美国T234汽车，特别是它的发动机，曾用在T234、吉斯151、解放CA10公共汽车上，是一款非常经典的产品。”他说。

但当王忠良想画该车时，市面上的该款公共汽车已基本淘汰绝迹。得知王忠良的创作因为没有素材而陷入僵局时，何师傅告诉他一条线索，在北京城北的龙王庙村可能有一款他要找的T234汽车。

没过几天，王忠良就与何师傅骑了一个多小时自行车赶到龙王庙村。“还没进村，我远远就望到一个房子不像房子、车子不像车子的‘建筑物’。走近一看，果然是T234汽车车身的一部分，它已经被改造成自行车修理小作坊。”

王忠良如获至宝，经对方同意后，他立刻与何师傅测量车身尺寸、查看尚存的配件细节。“当时我就忍不住掏出钢笔把看到的一笔一笔画了下来。”王忠良说。

除了公共汽车外，搜集已退役的有轨电车也是王忠良的日常工作之一。当时老北京的有轨电车品牌庞杂，制造商众多，有法国造、德国造，还有日

本造。为了找到原车型，王忠良还前往沈阳、大连、长春、鞍山等地寻踪觅迹。

“因为当时这些城市多多少少继续用着老北京退役的有轨电车。”

王忠良说，但如果实在找不到，或者车型面目全非，他就只能到电车公司修理厂找退休的老师傅，请他们描述电车的造型与特征。这个过程很艰难，但也常常令他感动。

“记得有位老师傅，他的一张劳模留影的照片背景就是法国造100型有轨电车，但当时照片成像质量很一般，再加上人挡在前面，电车样子很模糊。老人描述很长时间也没说清楚，但当他知道我的目的后，索性就将这张珍贵的照片赠送给我，让我慢慢研究。”王忠良称，老人最后表示，劳模照片对他来说虽然很珍贵，但送给王忠良能为城市的交通工具在文化留存上提供线索、理清脉络，还可帮助后人掌握那个时期的工业特征，这张照片就体现出更高的社会价值，自己也很欣慰。

## 用心记录时代印记

王忠良告诉记者，他的每一幅画背后都有来自不同行业热心人的帮助。“特别是在早些年照相设备、互联网还不太发达的时候，要想了解一台公共汽车的基本参数还有相关资料，光靠一个人的力量根本不可能。”他说，“但当时我接触的每个人，一听说是积累特定

王忠良北京公共交通钢笔画作品。受访者供图

时期的历史资料，就义无反顾地为我提供支持。”

为了回报大家的帮助，王忠良全身心投入到创作中去，往往数日数月窝在家中不出门，有时一连几日通宵达旦埋头苦画。但也因为这样，他失去了工作。没了收入来源后，王忠良的生活在很长一段时间内都举步维艰。“最困难时，我只能去给物流公司跑跨省长途货运。”他回忆说。

即便如此，王忠良依然坚信，每一次付出都是有价值的。由于长期的专注、认真和坚持，王忠良获得世界华人艺术家金奖及中国钢笔画第二、三、四、五届金奖或银奖，作品被中国美术馆等场所展出。他的艺术作品很受欢迎，甚至不少国外的汽车爱好者不远万里前来北京与他交流，并购画收藏。

“照片固然在真实性上具有显著的优势，但钢笔画更能体现出细节，富有温度，独具魅力。”王忠良称，曾有一位专画小汽车的德国钢笔画家这么跟他说，如果把钢笔写实作品和真实照片对比，很容易发现钢笔画在细节的处理上超过了照片。在机械表现、色彩及明暗对比方面，钢笔画也比照片更详尽、鲜明，因为这其中注入了艺术家的细腻情感，它与照片最大的区别就在于“情”。

“但对于我而言，画公共交通工具还有更深一层的含义。”王忠良解释说，“城市公交系统每个时期有其独特的印记，随着时光流逝，很多东西可能会永远消失。我用钢笔画把历史情景再次重现，就是为了让北京各个时期的城市交通工具以另一种方式继续留存。所以我必须确保画中的每一台车、每一个场景都是真实可靠的，经得起时间与历史推敲。”

王忠良深感，北京城市公共交通发展史也从侧面反映出了城市发展的成果和特征。“这是在党和国家的领导下，经过几代人的努力和无数人的奉献才取得的成果。”他说，“作为一名见证者和记录者，我要用手中之笔，继续把我们祖国首都城市交通发展的辉煌历程刻画出来、传承下去。”

## 2021北京书市启幕

5月14日，以“百年新征程 京城添书韵”为主题的2021年北京书市在北京市朝阳区公园启幕。本届书市主会场面积约10000平方米，由主旋律主题展示区、主题发布区、实体书店街、时光古书局、创意生活荟、时尚潮玩区、品阅休闲区、后浪亲子区和文创游园会九大展区构成，展期11天，至5月24日结束。

中国城市报记者 全亚军摄

