

富士霸王

傳奇鐵馬騎半世紀 承載農民生活重擔

吳再欽

台灣自日治時期引進自行車迄今，又稱為腳踏車、鐵馬、孔明車，歷經個不同的階段，不斷推出新車型，反映了台灣社會經濟發展、交通轉變與生活型態變化，讓老農記憶深刻的是1920年代至1970年代風行的「富士霸王」自行車。

相對近40年來國內風行的捷安特、美利達等知名品牌，絕大多數人對富士霸王可謂全然陌生，只在博物館、影視古裝劇看見，年輕觀眾看來那只是一輛骨董自行車，在文史工作者心目中，是那個年代的重要文化符

號，除整車外，連車牌、零附件也被蒐集。不過，將它保留下來當作懷舊收藏的老農並不多，對他們而言，富士霸王是「任重道遠」汗流浹背的回憶。

粗勇的富士霸王

富士霸王是何方神聖？能讓一代人印象深刻，自行車修理老師傅莊清水說，最大的特點是「粗勇」，整台車約30公斤，重視實用與耐久性，其結構堅固，採用厚重的鋼鐵車架，搭配大型鐵貨架可承載重物，雖是單速設計，但齒輪比調整合理，騎起來省力。

修自行車超過一甲子的莊清水就有一輛60幾年的富士霸王，是他國小畢業擁有的。他說，富士霸王與現在自行車最大的不同是

| 公共自行車系統例如YouBike



農水生活

後剎車為腳剎設計，就是反踩即剎車，雙手掌握車把仍能剎車，非常特殊，配件如車鈴、車燈、車鎖非常齊全且耐用，且有全罩或半罩鏈條蓋，不怕弄髒褲子，常載重物的富士霸王最常損壞就是輪胎，其餘都很耐操。

日治初期屬於奢侈品

自行車早在日治時期即引進，初期屬於奢侈品，一般民眾難以負擔，主要由日籍官員、警察或富裕階層使用，作為巡邏或代步工具。1930年代後，自行車逐漸普及於工商業活動中，特別是商人、郵差、送貨員等，農民還買不起。高中老師退休的陳惠堅1957年出生，父親是二戰後派出所員警，他學齡前仍記得父親騎自行車出勤，有一次可能出大案件要圍捕要犯，兩三個員警揹步槍騎「霸王車」出動，威嚴十足。

早期警察騎自行車執勤

陳惠堅說，長大後聽父親口述，二戰後日本警員撤出，自行車和槍械屬於制式裝備均需移交，他父親當年騎的富士霸王，已在派出所使用好多年。陳惠堅說，不可思議的是，他讀國中時還看到有員警騎類似的自行車出勤，直到1970年後才陸續改騎機車。

由於非常耐用，很多人以為「富士霸王」是由日本生產進口的品牌，其實不是，而是日治後期台灣廠商仿製日本腳踏車生產，也不是單指某一品牌，1920年代至1970年代不管日本進口或台灣本地生產的同型車都泛稱為「富士霸王」，或直接稱「霸王吶」，品牌很多，是當時台灣社會重要的交通工具。莊清水的父親莊銀王在日治時期就經營自行車店，銷售「蝴蝶牌」自行車兼保養修理，生意非常好。



上 日治時期的警員騎自行車巡邏執勤
下 機車普及逐漸取代自行車

富士霸王類比賓士汽車

1960年代，莊清水國小期間就在父親開設的自行車店學藝，他說，當年的富士霸王堪稱現在汽車界的賓士，當時農田雜工一天只賺幾塊錢，國小老師月薪不到千元，一台富士霸王賣到三千多元，名貴程度可想而知，因此工人、農民根本買不起。他記得當時有一名開中藥房的老闆買一輛，白天忙於

工作，傍晚就騎出來逛街，不刻意炫富，但大家知道有錢人才能騎富士霸王。為了讓外表永保光亮，只要沾點灰塵泥沙就騎到自行車店清洗、擦試上油保養。

自行車要掛牌繳稅

由於昂貴稀有，日治時期自行車要掛牌繳稅才能上路，有如現在的汽機車，政府便於監控也向使用者徵收「牌照稅」或「使用費」，增加殖民地的稅收來源，直到1970年後才廢除。

莊清水說，有錢人家的富士霸王會定期保養，即整車拆解除鏽、擦拭、上油，每次工資就是元，1960年代可以買一斗米，在當年是很貴的工資。莊清水說，台灣濕氣重，車輛容易生鏽，早年沒有打蠟而是擦油脂，自行車店使用車輛機油，一般人沒錢買或買整瓶用不完，就向豬肉攤要一小塊肥肉替代機油，此方法延續多年，好多人以為豬油比機油好用，莊清水說，其實一開始是車主節儉克難，豬油效用遠不如機油。

農民討生活的工具

1960年後台灣發展輕工業，自行車成為普羅大眾重要的交通工具，價格逐漸降低，成為家戶常見的代步工具。對老農而言，富士霸王是他們討生活汗流浹背的記憶，載運重物是生活日常。莊清水說，小時候常看見菜農早上載四、五百斤的菜從屏東騎到高雄果菜市場，後載物架綁兩根橫木，兩旁各掛一個籠子，橫木上放更大的籠子，把手各掛兩個較小的。莊清水說，在自行車結構中，台語俗稱「虎骨」的前叉較弱，載重物碰撞很容易斷裂，因此都安裝「補助骨」。虎骨其實是日治時代將前叉的英文fork唸成台語

虎骨的音，就一直延用迄今。

1940年出生的水利小組長李嘉樂說，小學畢業開始務農，得載兩三百斤的載番薯、蘿蔔騎10公里路到市場賣，其中有一段上坡路，騎不動只好下車用牽的，有一次載太多



上
中
下 早年豬販騎自行車載竹籠子裝小豬
王姓婦人定期保養自行車
王姓婦人這輛自行車已騎了三十二年

農水生活



左上 由單速轉為多段變速是自行車結構一大突破
左中 富士霸王的座墊是牛皮製成，堅固耐用
左下 採用厚重的鋼鐵車架，搭配大型鐵貨架可承載重物
右上 載重貨的自行車裝設補助骨保護前叉
右下 在農村地區騎自行車的老農不多



- 左1 老農蔡登雲年輕時騎富士霸王載女朋友約會
 左2 莊清水收藏的富士霸王還保留原廠的鎖
 左3 莊清水為鄰居修理自行車
 左4 這輛富士霸王已陪伴主人莊清水超過一甲子



而整車後翻，路旁營區衛兵忍不住大笑，他生氣地說：不過來幫忙還在那邊笑。李佳樂說，之後再翻車阿兵哥就過來幫忙了。

騎富士霸王撿牛糞

快90歲的老農莊順福說，讀小學不用功，常被父母唸說：「不好好讀書長大只能撿牛糞。」果然應驗，買一輛舊富士霸王，後座兩旁掛兩個鋁桶及一支鏟子四處撿牛糞，裝滿估計近兩百斤。1960年代肥料缺乏，牛糞用來施肥及魚塭養魚很普遍，他說，當年一車牛糞只能賣幾塊錢，卻是養活一家的工作，只有堅固耐載的富士霸王才能應付。有一年夏天颱風豪雨很多天，無法出去撿拾牛糞，好不容易等到天晴出門，因道路泥濘，為了閃避路障而翻車，牛糞濺滿地，路人忍不住大笑。他說，早年不是泥路就是碎石路，騎富士霸王載貨最常發生的「車禍」，不是與其他車輛互撞而是路況差翻車。

早年農家普遍養豬，農村常有豬販騎自行車買離乳小豬，成交後就裝在載物架上的竹編豬籠裡。養雞是早年農村副業，雞販到農村買雞賣到城市，竹編的雞籠子較豬籠大，形狀類似包子，雞販手持誘捕網，灑一點稻子很快就誘捕到雞，大人高興能拿到現金，小孩子心疼可以宰來吃的雞又被賣掉了。買小豬、雞不稀奇，1954年出生的老農張金水說，記得小時候有人載著竹籠子到農村買貓，直到現在還不清楚買貓幹什麼。

騎富士霸王載女朋友

老農吳中村說，家中養豬常要到飼料行載豆餅、番薯粉等飼料，下午回程途中如碰到兩個讀小學的兒子，就順道載回家，一個坐前面的橫桿，一個坐後座豆餅上面。吳中



村說，對要走一小時才返家的小學生而言，能在中途搭便車是極大的享受。相對於多數農民騎富士霸王載重貨，小時家境優渥的老農蔡登雲說：「我載女朋友約會都來不及了，哪有時間載貨！」

1970年起機車興起，自行車式微，被視為落後的交通工具，莊清水能修理的自行車非常少，不得以改行開計程車、砂石車，司機退休後才又重操舊業消磨時間，他說，新式的自行車他不太會也不敢修，萬一拆解修壞了代誌就大條了。

機車逐漸取代自行車，台灣也開始發展自行車製造業並外銷，成為自行車王國，1980年代已成為世界重要的自行車製造地之一。

水圳幹線興建自行車道

越來越多人將自行車作為代步、運動與休閒用途，買名牌自行車運動休閒曾風行好一陣子，但多數城市缺乏自行車友善空間，與汽機車爭道，使用率低。為了提倡騎自行車，很多旅遊景點闢設自行車道，公部門也不例外，農田水利署興建的「水圳綠道」，緣起源自臺南大圳沿線，包括濁幹線與北幹線，讓自行車道沿著圳堤蜿蜒，串聯起雲林、嘉義和台南共三個縣市，全長達 105 公里。

道路規畫較完整的台北市，2009年啟動公共自行車系統例如YouBike，之後快速擴展到全國，看來自行車不會被淘汰，富士霸王的鐵馬傳奇將永遠流傳。 ■

上 自行車已成為廉價交通工具，很多家庭停在戶外任憑風吹雨打

右中 利用臺南大圳幹線開闢的自行車道

右下 農水署開闢的水圳綠道

