

改革开放头 10 年的单车时代

自行车是很多中山人的重要记忆。那些年，豆丁一枚，那辆 28 寸三角架自行车，在眼前却像一只大象，爬上去，几乎无法掌控，摇摇晃晃……一不小心跌得鼻青脸肿!!! 好不容易爬上去了，脚又太短，只能够着三角架侧骑，虽然气喘如牛，但感觉无比拉风！还记得那些骑过多年的自行车吗？是冷落在角落里？还是珍藏着？

改革开放后的十二三年里，中山的小汽车（含小货车）还不到 2 万台，摩托车少于 4 万辆，公交也不发达。当时人们的主要交通工具是自行车。用“单车时代”这个词可以较贴切地形容 1992 年以前中山的出行状况。单车时代又可以划分为两个阶段。1982 年以前属“紧俏阶段”，那时自行车还是稀缺品，要凭证购买，有时一个单位仅分配到一两个指标有需要者还须抽签才能争得配额，然后再掏钱到五金交电公司购买。有海外亲朋的人家可以“另辟蹊径”，凭侨汇证到华侨商店购买。侨汇证就是国家为鼓励华侨、港澳同胞向国内汇款，增加国家外汇收入，由各省、市发行的向归侨、侨眷供应工业品、主副食品等紧缺商品的凭证。根据侨汇款项的多少，按一定的比例发放，属于无价证券，说简单一点就是优先购买权的凭证。侨汇证从 20 世纪五六十年代开始，一直实行到 20 世纪 90 年代停止发行。

当年，华侨商店里有粮油、日用品、纺织品、糖烟酒、土特产、海味、家电、自行车、缝纫机、建筑材料等。中山的华侨商店曾设于孙文西路和凤鸣路等地，提货的仓库在现在的香山酒店附近。于是，这就派生出一个灰色行业来。当年，就有人专门到濠头、环城、员峰等侨乡收购侨汇证，然后到华侨商店购买自行车，再拿到石岐榕树头附近（位置在现在顺德记对面）收购站倒卖出去，扣除收购侨汇证的成本，每辆可赚 35 元，相当于一位普通职工的月收入，而且通常一个月可卖五六辆。这在当时属于“投机倒把”行为，但官方管理时松时紧，就留下了被人钻空子的空间。

在那个年代，自行车是家庭的重要财产，超级贵重！往往新车买回来后要先拿到单车铺去，检查一下安装得是否合格，再调整一下关键部件，然后，拿回家开始“穿衣戴帽”工程。一般，先往车架的主梁涂上黄油，然后严严实实地包裹一层鸡皮纸，这样，即使淋了雨车架也不会被腐蚀生锈。许多人还会在自行车横梁上装饰一个用钩针勾织成的通花套。在那个年代，自行车还是载客载货的工具，直至 20 世纪 90 年代初，西区、沙溪一带，还能看到用自行车搭客、运货的“单车仔”。在摩托车还未普及的年代，许多靠自行车载货的从业者都身怀绝技。例如，可以载 10 多个木桶，从后面看过去就像孔雀开屏一样。

进入 20 世纪 80 年代中期，社会生产力水平已得到飞跃式的发展，物资供应丰富繁多，自行车已回归其自由交易的商品属性，不需再凭证购买。此时中山市民的收入水平也已大幅提升，买辆一二百元的自行车毫无经济压力。走在大街小巷上，“叮叮叮”清脆的铃声声声入耳，自行车比机动车多得多，其普及率之高就像今天的手机。自行车多了，失窃现象也出现得频繁起来。以前自行车是每个家庭的重要财产，不但主人看得紧，窃贼销赃也不容易；自从自行车数量急剧增加后，失车成为了那个年代骑行者的集体记忆。政府部门也想了很多应对的办法。例如，新车上要凿上编码，还要到车管部门领牌。此外，车主每年都要凭车折去换领该年份的铝条挂在车身上。后来，还发明了鸳鸯车牌，车主停车时把车牌的一部分拔走，骑行时才插回去，警察叔叔如在街上看到单车车牌异常就截停查车……但这些措施都作用不大，因为，街上的自行车太多了，没可能逐辆去查对。

说起自行车，中山当年有一家明星企业生产自行车配件。中山自行车零件厂始建于 1958 年，初期产品有自行车飞轮、轴芯、波碗等；1974 年，它被国家轻工部定为属下定专业生产飞轮厂。到 20 世纪 70 年代末，改革开放大幕拉开时，该厂年产飞轮 150 万个，产值 500 多万元；及至 1982 年，年产值达到 940 万元。当时，能在中山自行车零件厂工作绝对值得引以为傲。此后，由于市场的变化，该厂一度转产石油气炉具和家庭用的香薰座，

直至 1986 年，飞轮的产量才回到几年前的水平。到 1990 年，该厂仍是拥有 750 多名员工的大企业，但随着自行车时代的结束，它自然逃脱不了转产改制的命运。

改
制
行
中