40年代步工具变奏曲

文·摄影/本报记者 张巧珍

40年前，在呼和浩特市的城区街道，上班族们身着灰黑蓝的服装走出单位，一窝蜂骑着自行车奔向家的港湾，这样的情景曾是改革开放以前最常见的画面。40年弹指一挥间，从出行基本靠走到拥有一辆自行车，再升级成摩托车，再到如今汽车开进寻常百姓家，内蒙古老百姓的出行方式发生了巨大的变化，也在悄然改变着人们的生活，见证了改革开放40年来经济的飞速发展与时代变迁。

改革开放初期，人们骑着自行车从塞上老街通过
摄影/吕永青

旅客在机场等待出租车

刘换女和儿孙们在自家小轿车前合影

一辆自行车三代人的记忆

上世纪七八十年代，自行车与缝纫机、手表并称当时的“三大件”，尤其是自行车最为紧俏，不是有钱就能买到，必须凭票购买。其地位不亚于现在的私家车。

在年近七旬的呼和浩特市市民邸月梅家里，存放着一辆拥有半个多世纪车龄的“二八”大横梁自行车，笨重、漆皮脱落，车座也已破损，整个车身看上去锈迹斑斑。就是这样一个老古董，却被邸月梅视如珍宝，一直不舍得丢掉，因为这辆自行车承载着一家三代人的记忆。“40年前马路上的汽车很少，自行车是家庭最理想的代步工具，但那时候能够买到一辆自行车也不是容易的事儿，大家出门基本还是靠走，街上就连公交车都很少。”12月18日，说起代步工具的变化，邸月梅感慨万千。

上世纪60年代末70年代初，为了养家糊口，邸月梅的父亲主动放弃离家较近的“铁饭碗”，调到了位于西口子的呼和浩特市木器厂工作。他每天上班几乎要绕行半座城，买一辆自行车成了这时候一家人的渴望。工作一年后，全家人省吃俭用，托关系，终于花一百多块钱买到了这辆自行车。“这辆自行车是当时家里最值钱的物件了！”在邸月梅的记忆里，父亲对这辆自行车格外爱护，每天出门前总要拿块抹布将车擦得锃光瓦亮，遇到泥泞的雨雪天，都不舍得骑车出门。邸月梅说，小时候最快乐的事就是父亲载着她在城市的大街小巷穿行，坐在大横梁上一边摁着自行车清脆的铃声一边哼着歌，在小伙伴面前赚足了面子。如今，经历了半个多世纪的风吹日晒，这辆自行车的零件也换了无数次，但依旧非常结实，仍然可以骑行。

邸月梅的儿子钱有泽在八九岁的时候也曾骑过这辆自行车。“那时候刚学骑车，个子小，腿要从大横梁下面伸进去才能踩住脚踏板，不容易掌握平衡，再加上笨重、样式老土，骑了一段时间就扔在那里再没骑过了。不过姥爷生前还是一直在用，2004年前后，姥爷还经常骑着它出门呢。”钱有泽说。

举债买了一辆摩托车

上世纪80年代中期，随着改革开放的不断深入，人们的生活水平逐渐提高，自行车已经在家庭中非常普及。这时候，摩托车开始进入大众的视野，成为当时富裕的象征。

呼和浩特市赛罕区黄合少镇老丈窑村65岁的杨有青家是村里第一个拥有摩托车的人家。1985年，他骑着一台轻骑摩托车游走于大街小巷时，在当地引起不小的轰动。

“记得当时有部电视剧里男主角就骑着摩托车，个头大，速度快，别提多拉风了。后来在呼和浩特一些比较大的商店也陆续开始有摩托车卖，不过价格比较贵，要一千多块，而当时我每个月的工资才36块。有一阵子，只要在镇上路过卖摩托车的商店，我总要进去看看，看得次数多了，连店员都认识我了。”12月19日，谈起当年买摩托车的经历，杨有青记忆犹新。1985年，杨有青还在呼和浩特市第24中任职，当时上下班一直是骑自行车。那年春天开学不久，他从黄合少镇的商店里将心仪已久的轻骑摩托车骑回了家，几乎花光了家里所有的积蓄，因为钱不够，后来又向亲戚朋友借了不少。有一次，杨有青欢快地骑着摩托车去乡政府办事，凑巧遇到了表叔，表叔劈头盖脸批评了他：“你一个月才挣多少？以你现在的生活水平就不应该买摩托车！”杨有青回忆，因为买摩托车他成了名副其实的月光族，借下的钱直到两年后才陆陆续续还清。

随着党的好政策一步步落实，人们的生活渐渐好了起来，到了上世纪90年代，在解决了基本温饱之后，人们开始对出行越来越关注，摩托车在这个时候已经大兴起来，即使走在农村的乡间地头，也能随处可见摩托车的身影。

打的方便又时尚

12月19日，在呼和浩特白塔国际机场，出租车停靠站等待出租车的旅客排起了长队。等待了约5分钟，市民赵俞平拦到一辆出租车。“现在出门多方便呀，出租车、公交、火车、飞机，地铁过几年一通车，效率就更高了！”赵俞平一边往出租车上放行李一边对记者说。赵俞平在白塔国际机场航站楼管理部工作，因为工作的原因，出差成了家常便饭。从机场打车回家，20公里的路程，十几分钟就能到家。

时间回到上世纪90年代，出租车对老百姓来说还是新鲜事，打的更是被当做成功人士的象征。在赵俞平的记忆里，那时候打车的人多是做生意的，手里拎着行李箱或者公文包，腰里别着BB机或者手拿大哥大，站在路边轻轻一挥手，一辆出租车就停在了身边。

“当时起步价是两公里5元，每公里加0.8元，在市区内往来一般10元左右就够了。即使是这样，对于月收入不过一百多块的老百姓还是舍不得，经常是同在一个单位的几个人拼车才舍得叫一辆出租车。”赵俞平说，出租车的出现让老百姓真正体验到了乘坐小轿车的滋味，不过当时的出租车并不是随叫随到的，尤其是冬天，赶上运气不好，常常要在寒风中站近一个小时才能打到一辆车。

12月20日，记者在呼和浩特市运管局查阅资料发现，上世纪90年代，呼和浩特的出租车经营模式主要以个体为主，车型以夏利、拉达、波罗乃兹居多，偶尔有菲亚特、尼桑、212，算是当时出租车行列的高档车了。呼和浩特市运管局的工作人员付春晖表示，作为城市的一张名片，出租车真正迎来发展的高峰期是进入新世纪以后，以夏利为代表的出租车淡出人们的视线，取而代之的是富康、普桑、捷达、速腾、红旗、索纳塔等中高档车型。近年来，出租车的车型不断升级换代，从燃油到混合动力，越来越环保。这两年随着互联网时代到来，滴滴快车等网约车出现，无论在哪儿，只要手机轻轻一点就能预约出行，越来越省时便捷。

小轿车开进寻常百姓家

鄂尔多斯市达拉特旗蓿亥图乡牧业村是当地为数不多的蒙古族聚居区，这是一个地处沙漠腹地的小村落，直到2004年才正式通电，柏油马路在最近两年修到了家门口。生活在这里的人们，对于出行的变化有着更加深刻的体会。

12月21日10时，年过八旬的刘换女乘坐儿子的小轿车刚刚从府谷县探亲回来。刘换女一家原是陕西省府谷县人，丈夫是个做口袋的匠人，上世纪40年代，她随丈夫迁居到牧业村，从此就扎根下来。自从路修通后，几个儿子都相继购置了小轿车，出门方便了很多。“我几乎每个星期都要回一趟府谷，3个小时的车程，这要换成以前，想都不敢想。”刘换女盘腿坐在炕头上点燃一支烟，操着一口地道的鄂尔多斯普通话和记者唠起了过去的故事。刘换女说，刚来到牧业村的时候，周围压根没有路，即使有也多是羊肠小道。她和丈夫没明没夜地走了七八天，翻了好几座山才来到这里，以给蒙古族人家做装粮食的口袋和褡裢为生。那时候没有电，白天搓毛线、摇纺车，晚上坐在昏暗的煤油灯下缝口袋，几乎是她和丈夫的日常。做一条口袋要两天，一条卖两元钱。除了给村里人做口袋，还有不少外乡的人慕名前来。

“记得每次去外乡做口袋，我家老汉（丈夫）就把纺车背在背上，再拿上麻线、砍刀、缝针等织口袋的家具和干粮，步行20多里路才能去镇里头坐上公共汽车。后来生活好一些，家里有了畜力车和农用三轮车，虽然省劲儿了很多，但每次出门还是要带把锹，因为稍有不慎，车就陷进了沙漠里。”刘换女感慨道，现在生活好了，道路四通八达，家家户户都有了小轿车，不管多远的路，开车就能到达。