



回忆在清华的自行车时光

电 1 朱鹏林

1 前言

毕业离开清华已经 30 年了。回想 30 多年前的大学时光，许多细节已经模糊，一些不痛快或不那么痛快的经历已经褪色、淡化，留在脑子里的多是些愉快和比较愉快的事情了。这大概就是人们喜欢怀旧的原因吧。

当年的清华园在我眼里，就是一个自成体系的小城市（现在也大概如此），其主要交通工具是自行车。这好象在北京没什么特别的，但对来自重庆丘陵地带、入学时还不会骑车的我来说，却是个不大不小的问题，因为清华园对步行者来说实在是大了点，比如从我们住的宿舍 1 号楼到南校门，步行就要 20 多分钟，很不方便。这可能也是不少其他刚入清华的同学所面临的问题。

在进清华之前，对清华校园的大小没什么概念。只是入学前听一个中学老师提到，清华校园很大，据说教职工都坐公共汽车上班。后来到清华一看，虽然教职工并没有坐公共汽车上下班，但清华园确实够大的，骑自行车还是必需的。记得刚入校时领到的材料上这样介绍清华校园：占地 3200 亩。这还是 1981 年的数据。今天的清华校园已扩大到 442 公顷，约 6630 亩，扩大了一倍多！

看着校园里那么多自行车，我明白，咱也必须得弄辆车。但是，先得学会骑车。



2 学骑车

大一第一学期的时候，同学中大多还没有自行车，只有部分北京同学或家不远的外地同学有车。恰好同宿舍有一位天津同学，在一次回家后把自行车带回了清华。于是在他的帮助下开始了学骑车。偌大的清华校园和附近的圆明园，就成了练车的好地方。

刚开始学的时候，人先骑上静止的自行车，俗称“上死车”，然后由另一个人在后面推着走。过了一段时间后，慢慢有了感觉，能够晃晃悠悠地不要人推骑着往前走了。这时心里很高兴，很有成就感，劲头和胆儿也更大。记得第一次能骑着走之后，就贸然在清华园里绕了一大圈，感觉堪称惊险。因为当时只会往前骑，既不会下车也不会单独上车。碰到路上人多车多的地方，战战兢兢地煞车减速，试着绕开躲开。好在当时校园里汽车不多，路上主要是行人和自行车，几次有惊无险。但在东区靠近高压实验室附近的一条道上，路被一辆停着的卡车和行人占满了，实在躲不开了，打铃也不管用。情急之下急捏前闸后闸，当时不知道怎么下车，也不会两腿撑地防止自行车摔倒什么的，于是咣的一下，人和车一起朝一边摔下去……停倒是停下来了，人和车都摔倒在地上了。

爬起来一看，除了身上某处有点痛，好象没有受伤。自行车当时主要是凤凰或飞鸽牌的，质量都不错，当时还没有假冒伪劣产品这么一说，经这么一摔好像也没什么损坏。心里直叫万幸，有大难不死的感觉。

但跟着问题来了，到目前为止还没练过单独上车起步，现在没人帮助，不知道怎么上车骑回去了。而且经过这么一摔，自信心打了折扣，有点发怵了。最后推车回了1号楼。

3 体验更大的活动空间

经过在第一个学期学车的磕磕绊绊，终于基本学会了骑车，虽然还不敢到校外的大街上骑，但在校内或到圆明园转一转是没问题了。

第一个寒假回家，从父母那儿化缘来了买车的钱。返校后在本班一位同学的陪伴和参谋下，到西四一家二手自行车店，花九十多人民币买了一辆二手车。从此成了“有车一族”。

有了自行车后，除了在校内的活动方便多了，在校外的活动范围也大大地扩展了。以前要到校外去，就是去个五道口，也要先走20多分钟到南门，再坐公共汽车。现在一蹬自行车就去了，自由多了，有被解放了的感觉！不光如此，随着活动范围的不断扩大，去北京市区的其他较远地方，如西单、天安门、王府井之类的，也基本是骑车去了。虽然骑太远也觉得累，但当年年轻力壮，不当回事儿。

逐渐的，同班的其他同学也有了自行车，于是全班能够集体骑车出游了，记不清是大一第二学期还是大二，全班骑车去游览了十三陵，往返五六十公里。后来全班有一次去京郊十渡游玩儿，要从南面永定门站坐火车，大家也是从北面的清华园出发，骑车穿过整个北京市区，到达永定门火车站。那真是快乐的时光啊！

现在回想起来，当年自行车对我活动空间的“革命性”的扩大，只有后来的私人小汽车可与之相比。现在私人小汽车早已进入中国寻常百姓家，中国成了全球最大的汽车

市场，中国人买车开车的越来越多，大概追求的就是为实现那一份出行自由的梦想吧。

4 清华园自行车的特色

回想当年清华园自行车的特点，第一是车多。除了教职工外，本科生研究生大多也有车，看起来路上的行人还没有骑车的多。特别是课间时分，要从上一节课的教室赶往下一节课的地方，路上的自行车流尤其壮观。当时在扩建前的老图书馆和已拆除的三院之间有一个狭窄的通道，这里的自行车流会使得行人暂时没法通行。

因为骑车的多，上午最后一节课要是老师晚几分钟下课，前面不知道有多少辆车已经冲向了食堂，到食堂后只能排在买饭的长队后面了。

也因为车多，各个自行车棚都是满满的，经常是百分之一百多的满员，各辆车之间早已是亲密得不能再亲密的接触。找个空档放车是个要看运气的事情，经常只能把车放在车棚外某处。假期也放在宿舍楼道里或楼梯下。

第二个特点是，虽然清华自行车总数不少，但印象中新车不多，大部分都是旧车、二手或二手以上的车。这也不奇怪，上世纪八十年代初期中国人普遍还不富裕，自行车还属于凭票供应的奢侈品，是当时家庭“三转一响”的几大件之一。作为没有收入的在校大学生，有辆旧自行车骑已经很不错了。而且当时社会普遍崇尚艰苦朴素，人们以此为荣，教职工的自行车也没见好到那儿去。笔者曾亲眼看见德高望众的体育部夏翔教授，以80多岁的高龄，骑着一辆锈迹斑斑的老自行车，在校园里缓缓前行。

有使用年限的旧车，时不常出现这样那样的问题和故障，那是再平常不过的事儿。这就逼得你必须要修车，要么自己动手，向有经验的同学学习，要么送到修车摊去。

印象中出问题较多的是气门芯和车轮内胎。气门芯橡胶套管经常损坏导致漏气，或是因为打气孔螺帽拧得太紧被压破，或是冬天气温低被冻坏。不过处理起来也简单，换个橡胶管就行了。要是内胎破了，一般就要送到修车摊去补。图书馆后面那个修车摊，当年没少去光顾。去的次数多了，看修车师傅补车胎也看了多次，最后自己都会了。

如此几年下来，也学到了不少修车的小手艺，能对付一般的小问题，这也是在清华的一大收获吧。

5 结语

五年的大学生活，转眼就过去了。毕业要离开清华园时，陪伴我几年的自行车却没法带走。看它状况还不算坏，估摸着还能卖几个钱。于是在离校的前几天，骑着它再到西四的那家二手自行车店。店里一位老师傅检查估价后，愿出价约六十元购进，我当即拍板成交。这羡慕了周围几位也来卖自行车却没得到满意出价的人。

于是，大一时以九十多元购买的自行车，在骑行了四年多以后，又回到了这家自行车店，保值率超过60%！真不亏呀。

朱鹏林，现在德国西门子公司工作。