

轿子,这一延续千年的代步工具,堪称中国古代的“豪华座驾”。在漫长的使用时间里,“轿子”有着自己的“舒适度进化”史。

## 轿子进化史

虽说轿子的“轿”与“轿车”的“轿”是同一个字,但从历史上看,“轿”与“车”的发展历程并不完全等同。如果把“轿”视为一种人力抬具的话,早在原始社会,“轿”的雏形就已经出现。《史记·河渠书》中引《夏书》介绍大禹治水时说:

“陆行载车,水行载舟,泥行蹈屨,山行即桥。”

这里的“桥”,并不是架设的桥梁,而是指一种木质的抬具,也就是如今所说“轿”的雏形。这话是说大禹奔赴各地查看水情,遇到平地就乘车,遇到水道就坐船,遇到泥地就铺上草垫,遇到山路就乘坐抬具。河南殷墟中,也出土有一件十分原始的抬具。它看起来更像是一块四角有柄的木板,与其说它是“轿子”,倒不如说是担架。

这种抬具被称为“版舆”。到了战国时期,出现了更接近如今轿子形态的“舆”。河南固始侯古堆一号墓就出土有2件漆木腰舆,舆的主体与当时的车并无差别,但下半部分的轮子被省去,取而代之的是两侧的舆杆和前后的抬杆,可以真正被看作最早的“轿子”。经考证,这座墓的主人应是吴王夫差的夫人,因此随葬品反映的也是当时南方吴国地区的生活场景。由此可知,当时南方贵族出门应常乘坐抬具。这无疑和南方多山的地形有关,在崎岖的山路上,车轮毫无用武之地,自然被方便抬行的抬杆所取代。

这些早期轿子的雏形,大多被用“舆”来命名。从甲骨文字形来看,“舆”字的字形是四只手围绕一只车轮,本意是合力造车的人。抬具出现后,“舆”字才又被赋予了新的内涵。

汉初,经济凋敝,百废待兴,国家畜力极为紧张,连皇帝都找不出四匹同色的马拉车,大臣们更是只能乘牛车出行。可即便如此,也不见人力的抬具迅速抢占市场。随着国力恢复,人们生活水平提高,首选的私家代步工具还是车。

那么“舆”和“轿”究竟是从什么时候开始,成为如现在私家车一样普遍使用的交通工具呢?魏晋南北朝之后,有关舆轿的记载增加,且出现了许多私人出行乘坐舆轿的记录。比如我们熟知的陶渊

明,因为素有脚疾,所以即使经济条件只是“短褐穿结,箪瓢屡空”(每天穿着粗布短衣、吃了上顿没下顿),出行时也会坐一乘“篮舆”。随着晋室南迁,大量人口向多山的南方聚集,以往出行使用的“车”不再适用,能够适应山路的“舆轿”在整个社会上流行开来。梁武帝时,皇家交通工具中出现了“步舆”,并且“天子至下贱,通得乘之”,可见此时舆轿的普及程度。

进入隋唐时期,舆轿的使用范围进一步扩大,并且随着椅式坐具被广泛接受,舆轿也很快引入了这种“人体工学座椅”,提升了乘坐体验。同时,在唐初新城公主墓葬壁画中,出现了四周有遮挡的舆轿,这使乘坐时的私密性也大大增加。到这时起,舆轿才真正如今天的私家车一般,做到“私享静谧,品质之选”了。

## 轿中“豪车”

在等级森严的古代社会,舆轿也有严格的规制限制。我们常说的“八抬大轿”,就是这种规制的一种体现。但抬轿人数的多少并不是舆轿等级的唯一决定因素。唐代阎立本所绘制的《步辇图》中,唐太宗李世民乘坐的步辇仅由前后两个宫女抬起。这与如今的私家车道理类似:并不是越大越重的车,价值就越高。

事实上,真正决定舆轿等级的,第一是其装饰的豪华程度,第二是乘坐体验。比如隋代皇帝使用的辇舆,“通幰朱络,饰以金玉”,四面用珠帘遮蔽,车身用金玉装饰,可谓极尽奢华。唐代的舆分为三类,分别是“五色舆”“常平舆”和“腰舆”。其中腰舆是皇帝日常出入所乘,前两者则属于“礼仪专用”,一般在重大场合乘坐。

明朝时有关轿辇的记录则更为详细,可以让我们完全窥见当时“高档轿车”的风采:“辇座高三尺二寸有奇,四周雕木五彩云晖贴金龙板十二片,间以浑贴金仰覆莲座,下雕木线金五彩云板十二片。轭四,红髹……俱以镀金铜龙头、龙尾装钉……槛座,红髹,四周雕木沉香色描金香草板十二片,抹金铜钹花叶片装钉。前左右有门……门旁红髹十字榻各二扇,雕饰沉香色描金云龙板八片,下云板如其数。后红髹屏风,上雕沉香色描金云龙五。屏后雕沉香色描金云龙板三片,又

# 古代凡人抬的轿子相当于『劳斯莱斯』

云板如其数,俱用抹金铜钹花叶片装钉。”

这是《明史》中所记载的“步辇”,与唐代《步辇图》中的样子有了显著不同。不仅四面有装饰精美、工艺复杂的隔板封闭,每一个零部件也都以金铜制作,华贵非常。这样的轿辇,也算称得上古代的高档车级别了。

在明朝,轿辇已经成为使用最普遍的代步工具,其等级划分也有了更明确的规定。明孝宗弘治七年(1494),朝廷颁发诏令:“文武官例应乘轿者,以四人舁之……违例乘轿及擅用八人者,奏闻。”

即规定大臣出行,只允许坐四个人抬的轿子,否则会被检举。这种规定的出现,也让“八抬大轿”成为现代汉语的一个固定用法。除了抬轿人数,轿子的装饰也有等级规定。平民百姓所乘的轿子,“并用黑油,齐头平顶,皂幔,禁用云头”,也就是只能坐纯黑色的轿子,轿帘也只能用黑色,轿顶为平顶,不允许加云头等装饰,可以理解为一个移动的黑木箱子。

以上两种规定,实际都与轿子的形制相关。还有一项限制,则关乎轿子的乘坐体验,就是轿子的高度。古代的轿子有两种抬法,一种是轿夫两臂下垂,靠拉力抬起,这时舆轿的底面位于轿夫的腰侧,被称为“腰舆”;另一种则是轿夫将抬杆抬到肩上,这时轿身高度就在轿夫的肩处,被称为“肩舆”。

今天我们坐汽车都知道,底盘越低的汽车,对路面的颠簸就越敏感,但因其重心较低,高速行驶时会更平稳。轿子毕竟不是汽车,行进速度毕竟有限,因此“底盘”越高,乘坐体验也会越好;同时乘坐者所处的位置更高,隐隐也暗示其地位。基于这两个原因,“肩舆”一直被视为比“腰舆”更高级的轿子。朝廷中也将“赐

乘肩舆”或“腰舆”,作为对臣子的一种嘉奖。

明嘉靖年间,礼部尚书霍韬提出舆轿使用规范:“四品下不许乘轿,亦毋得用肩舆。”即低品级的官员不允许使用“高级私家车”。不过此时舆轿的使用已经深入到普通百姓的生活中,即使朝廷百般限制,也依旧难以改变社会上“豪车”横行的现象。

当时大户人家的家里不止一辆“私家车”。不仅数量多,用途也多种多样,有轻便的竹轿、保暖的暖轿,甚至还有能睡觉的卧轿。这诚然体现了贪官生活之奢靡,却也是明代手工业繁荣的一个侧面。

## 古人也有“滴滴打轿”?

在轿子的发展历程中,唐宋时期无疑是一个关键的节点。尤其是商品经济发展、市民生活极为丰富的宋朝,轿子作为时兴的交通工具,出现了许多有趣的现象。

在反映宋朝市井风貌的《清明上河图》中,我们可以在城门口看到这样的场景:两顶轿子停在路边,一个士子打扮的人正站在轿子前说着什么,一旁两个轿夫正抬起轿子,准备起身。这很容易让人产生联想:这个士子是否也如我们拦出租车一样,正在路边拦“出租轿”呢?

虽然不能确定宋朝是否真有这种“招手即停”的“出租轿”,但在宋朝,“车轿出租”服务确实已经出现,并在士民中广泛流行。据《东京梦华录》记载,皇后不常用的车轿都能对外租借,“左右两军自有假赁所在”,只需要把一些僭越的装饰除去即可使用。《孤臣泣血录》也记载,南宋为了送贵女给金人和亲,一次将城中所有车轿租赁店里的肩舆都征用了(“送威里权贵女于金,搜求肩舆。赁轿之家,悉取无遗”)。

人生中数次被贬、时常行进途中的苏轼,就曾“租轿”前往贬谪地儋州。即便是在被贬的路上,苏轼也从不在生活上亏待自己,他租乘的轿子是比较舒适的肩舆,乘坐体验佳,还可以在里面小睡。他写的《行琼、儋间,肩舆坐睡,梦中得句云:千山动鳞甲,万谷酣笙钟。觉而遇清风急雨,戏作此数句》一篇,记录的就是这段乘轿的经历。舒适的乘坐体验使苏轼昏昏欲睡,梦中诗兴降临,醒来时正好遇上一场骤雨,正巧将梦中的诗句带到眼前,顿时创作欲爆棚,提笔写下此诗。

随着轿子的流行,职业“驾驶员”——轿夫群体也逐渐形成。这是一门靠技术吃饭的工作,不仅需要一把子好力气,如何行得快、抬得稳,对轿夫群体也是一种考验。古代官府里会雇有专人为官员抬轿。由于官员时常四处就任,而轿夫始终处于一地,使得一些轿夫的脾性反倒变得比官员还刁钻,甚至还会给初上任的官员“下马威”。

据传,清代文人郑板桥在山东范县就任时,就遇上了这样一群轿夫。上任的第一天,他们表面上为了欢迎新老爷,特意抬轿相迎,实际却在郑板桥上轿后,将轿子抬得上下颠簸,差点没让郑县令吐出来。实在受不了的郑板桥命令停轿,并以支炕为名,吩咐搬了许多土块进轿中,才压服了仗势欺人的轿夫。

(来源:国家人文历史)

