随着天气逐渐寒冷，各大冰场也热闹起来，而冰场上最受欢迎的项目莫过于滑冰车了。冰车是一种历史悠久的交通工具，也是古人重要的冬季娱乐项目，《燕京杂记》有云：“东西往来，如泛银湖，又如晶宫，亦一韵事也。”

□ 据《北京晚报》



清张为邦、姚文瀚合笔《冰嬉图》，右侧为皇帝所乘冰床

古人的冰车之乐

1 古人很早就用的交通工具

冰车也称“扒犁”，在古代称为“冰床”或“凌床”。《史记·夏本纪》记载大禹治水的时候“陆行乘车，水行乘船，泥行乘橇”。可见，古人很早就有用于滑行的交通工具了。

我国北方一些民族由于长期生活在寒冷地区，会制作和使用一些冰雪上的交通工具。《北史》记载，北室韦人“地多积雪，惧陷坑阱，骑木而行。”《新唐书》中也有拔野古人“乘木逐鹿冰上”和一些突厥部落的人“乘木马驰冰上，以板藉足，屈木支腋，蹴辄百步，势迅激”的记载，这些“木马”应该就是早期的冰雪交通工具。

元代出现了狗拉的冰橇或雪橇，称为“狗车”。按照《札剌尔公神道碑》中的说法，狗车在当时又称为“杷”。元朝建立了较为完善的驿传体系，称为“站赤”。站赤除了马站、牛站、车站、舟站外，在辽阳等处行中书省还设立了特殊的狗站一十五处。这些狗站共养狗三千只，用以在冬季的时候拉狗车。按照《大元一统志》的描述，这些狗车“以木为之，其制轻简，形如船，长一丈，阔二尺许，以数狗拽之”，和现在的狗拉雪橇很相似，是当地冬季运送物资最为重要的交通工具。至明代，狗站仍然保留，所使用狗车始被称作“扒犁”。至清代，这种扒犁使用得更加普遍，《竹叶亭杂记》记载生活在东北地区的赫哲族人“冬时水冻，坐扒犁驾狗而行……日行可六七百里。”

北宋时期，已经出现了依靠人力拉动的冰车。据沈括的《梦溪笔谈》记载，“信安、沧、景之间”，即现在的河北沧州、霸州一带，“冬月作小坐床，冰上拽之，谓之‘凌床’。”这种“凌床”也就是冰床，它由人力拖动，连当地的官员往来都要乘坐。河北中部处于宋辽交界地区，凌床的出现可能受到了北方地区民族的影响。

到了明代，冰床逐渐成为人们冬季休闲娱乐的工具，尤其盛行于北京。《酌中志》记载：“至冬冰冻，可拖床，以木板上加交床或藁荐，一人前引绳，可拉二三人，行冰如飞。”交床类似于现在的马扎，藁荐就是草席，可见当时冰床的制作方式已经和现在的冰车十分相似。皇帝也会乘坐这种冰床游玩，《天启宫词》中记载：“西苑池冰既坚，以红板作拖床，四面低阑亦红色，窄仅容一人。上坐其中，诸珰于两岸用绳及竿前引后推，往返数里，瞬息而已。”皇帝御用的冰床不仅装饰华贵，还需要好几个太监同时操作。

明代的冰床也有不同的类型。如《帝京景物略》中有：“冬水坚冻，一人挽木小兜，驱如衢，曰冰床。”这是一人乘坐的小冰床。《倚晴阁杂抄》中有：“明时积水潭，常有好事者联十余床，携都蓝酒具，铺氈毹其上，轰饮冰凌中以为乐，诚豪侠之事也。”这是可以同时让很多人坐上的连环冰床，可见古人的娱乐精神一点都不亚于今人。在明代北京，有些贫穷百姓甚至以拖冰床谋生，《酌中志》记载：“近京贫民，于皇城内外，凡有冰处，拉拖床以糊口。”

2 清代王公大臣都热衷于乘坐

到了清代，北京的拖冰床活动更为热闹和普遍。清初潘荣陛的《帝京岁时纪胜》中记载：“太液池之五龙亭前，中海之水云榭前，寒冬冰冻，以木作床，下镶钢条，一人在前引绳，可坐三四人，行冰如飞，名曰拖床。”那时制作的冰床，已在底部镶上钢条，减少摩擦力。同书中还有“各城外护城河下，群聚滑擦，往还亦以拖床代渡。更将拖床结连一处，治酌陈肴于上，欢饮高歌，两三人牵引，便捷如飞，较之坐骡乘车，远胜多矣。”滑擦就是溜冰，可见在清代冬季，北京的冰上运动已经开展得非常丰富了。

在清代，皇帝和王公大臣都热衷于乘坐冰床。乾隆皇帝有《腊日诗》曰：“破腊风光日日新，曲池凝玉净无尘。不知待渡霜华冷，暖坐冰床过玉津。”《榆巢杂识》中记载皇帝的冰床“其制似榻无足，似车无轮，以人挽行冰雪中，至便。有施毡幄及饰以龙凤者。”御用的冰床不仅装饰华美，还配有保暖的毡幄，清代宫廷在举行冰嬉时，皇帝就会乘坐这种冰床观礼。《花随人圣庵摭忆》中记载：“清制，西苑门内有冰床，为王大臣设，床甚华美，如绿呢车箱，行绝驶。”《燕京岁时记》中也记载，“近日王公大臣之有恩命者，亦准于西苑门内乘坐拖床，床甚华美，上有盖如车篷，可避风雪。”

对于清代北京人来说，乘坐冰床早已是一项趣味盎然的娱乐活动了。《燕京杂记》：“东西二壕，冬月冰结，设木榻渡人，谓之冰床。床上可坐数人，一人挽之，疾于车马。有好事者联属数床，置酒其上，东西往来，如泛银湖，又如晶宫，亦一韵事也。”三五好友一边把酒言欢，一边往来滑行于银湖晶宫之间，确是人生一大韵事。杨米人有《都门杂咏·冰床》曰：“十月冰床遍九城，游人曳去一毛轻。风和日暖时端坐，疑在琉璃世界行。”

不过，在河道纵横的天津，冰床还保留着交通工具的作用。清张焘《津门杂记》中记载：“（冰床）其形如床，可容三四人，高仅半尺余，上铺草帘，底嵌铁条，取其滑而利行，人坐其上，一人支篙撑之，驰驱甚速。每到天寒地冻，冰排盛行，往来密如梭织，四通八达，彼往咸宜。”这种实用的冰床不再靠人拖拽，而是像撑筏子一样用竹篙撑着走，是冬季便宜而重要的交通工具。

“苏币”流通的前前后后

土地革命战争时期，中国共产党领导下的各根据地苏维埃政权为了粉碎敌人的经济封锁，保障根据地军民的日用生活，促进生产和物资交流，先后创立银行或以合作社名义发行货币。

1931年11月，在中华苏维埃第一次全国代表大会上，毛泽民受命筹建国家银行，筹划印刷、发行国家货币。与此同时，中央造币厂也在原江西省苏维埃政府造币厂的基础上扩建成立。1932年3月下旬，红一和红五军团组成的东路军攻克漳州城。毛泽民也率领没收征集委员会来到漳州。

1932年7月7日，中华苏维埃共和国国家银行首批国币正式开印，半年内印制五分、一角、二角、五角和一元5种纸币共65.61万元。此外，他们还把各级苏维埃政府保存和散落民间的金银铜器集中起来，铸造铜币、银币和银洋等硬通货，充实国库储备，方便对外交易。国家银行所发货币币值稳定，准备金充足，宣传解释工作得力，很快就赢得了苏区社会各界的信任，民众纷纷拿出旧币，兑换新币，中央苏区的货币和财政渐趋统一。国家银行和各分行所发行的纸币都属于兑现纸币，这些纸币可以与银元、银角自由兑换，例如苏维埃国家银行发行的一元券上面，就印有“凭票即付银元一元”等字样。随着业务扩大和职能逐步齐全，国家银行总行机构于1932年冬天达到最大规模，分别在福建、江西设立分行，在福建白砂、南阳、江西瑞金等地设立兑换处4个，在各县苏维埃政府、各红军经理机关设立了数十个代兑处。群众亲切地把这类货币称为苏区货币、苏币或苏票。

1934年10月中央红军长征时，国家银行随军长征，并一度停止发行货币。苏维埃国家银行行长毛泽民奉命携带苏维埃国家银行的160多担黄金、白银和苏币，组成特别大队，保证红军给养，同时还兼负管理沿途运输、接收打土豪的财物、筹粮筹款等项工作。1935年1月遵义会议时期，为筹集物资，打开市场，保障供给，国家银行一度发行货币，在离开遵义时，用银元和实物全部收回。银行迁到瓦窑堡时，仅余两担金子及少量资料。

红军长征到达陕北后，1936年6月底苏维埃国家银行更名为中华苏维埃人民共和国国家银行西北分行，并以西北分行的名义发行五元、二元、一元、五角、二角、一角、五分、一分的苏币。1937年1月，西北分行随中央政府机关迁至延安。

随着抗战全面爆发、国共合作局面的形成，1937年9月，中华苏维埃共和国临时政府驻西北办事处更名为陕甘宁边区政府。为进一步适应统一战线形势的需要，10月1日，苏维埃国家银行西北分行也相应地改名为陕甘宁边区银行，承认并允许国统区的法币在苏区流通。与此同时，西北分行设立专门机构，按6比1的比例用商品将所发行的苏币兑回。□ 据《人民政协报》