



▶秦陵二號銅馬車為「安車」，古代單轅雙輪車，按秦代真人車馬二比一比例製作
秦始皇帝博物院藏



▶一九五三年安陽大司空村殷商車馬坑出土青銅軛
中國國家博物館藏

中國古車系列四之一



▶周昭王、穆王時期「盞」青銅駒尊。一九五五年陝西郿縣出土
中國國家博物館藏

軒轅黃帝 作車

關於中國古代車的起源，現有兩種看法：傳統的一直是本土起源；近年來有學者提出由西方傳進中國。其實單從中、西（古埃及、古希臘、西亞）古車在整體結構、性能、繫駕法等多方面巨大差別，足見二者是南轅北轍。二十世紀初德國學者弗羅貝紐斯《非洲文化史》說：「文化是從自然條件中誕生的，地理環境相同的地方會產生相同的文化。」中、西車輛的出現大抵如此，未必一定是誰學了誰。而對中國古車誰發明的不同認識，則是把近代的科學發明，與上古文明演進等量齊觀了。上古人類從洪荒、蒙昧時代零起步，一個人、一群人、一代人，根本完不成一種發明；近代科學發明是在人類數千年文明積累基礎上展開，才常常會出現某個人突變式的發明。

「黃帝作車，奚仲加馬」

中國古代車的發明，在距今五六千年前黃帝時代。漢末劉熙《釋名》、宋李昉《太平御覽》等稱：「黃帝造車，故號『軒轅氏』。」如前所述，我國古代很多科技、文化始於黃帝時代，並非黃帝本人科技、文化樣樣精通，而是黃帝時代發明車，所以稱其為「軒轅氏」。軒是車廂和蓬蓋，轅是車軸，二者合起來代表車輛。古車的核心技術是車輪，就像近代機械核心技術是蒸汽機。漢初《淮南子》集合先秦文獻，指出車輪是以「仿生學」原理發明：「見窾木（空心木頭）浮，而知為舟；見飛蓬轉，而知為車；見鳥跡，而知著書——以類取之（仿生）。」（《淮南子·說山訓》）根據飛蓬隨風旋轉滾動，激發了製作車輪的靈感。

《尚書·甘誓》記載夏初禹之子啟征伐有扈氏，已經大規模使用馬拉戰車。誓師時訓誡車戰部隊：如果「左不攻於左，右不攻於右，御非其馬之正」，都是「汝不恭命」即不執行命令，回來就將其押到社稷壇正法。而考古上，在距今三千六百年前的河南偃師二里頭遺址三期，夏代（約前二〇七〇至前一六〇〇）的地面上，曾發現雙輪車車轍碾過的痕跡，說明那時已有基本成熟的車輛。其後的今河南安陽殷墟遺址（約前一三〇〇至前一〇四六年），上世紀三十年代以來，陸續出土有多處殉葬的車馬遺跡。

三國譙周《古史考》歸納道：「黃帝作車，引重致遠；少昊時，略加牛；禹時，奚仲加馬。」黃帝時代發明車輛，用以負重運至遠方，減輕人類負擔；黃帝之子少昊時代，人們繼續給自己減負，開始駕牛拉車；夏啟的父親大禹時代，禹的「車正」奚仲開始駕馬拉車。現代考古發現與古文獻記載相輔相成。至秦漢（前二二一至公元二二〇年），中國人基本完成古車的科技進步。秦始陵出土的兩套銅車馬，是科學而有美感的中華古車。

殷商豪華車 孔子心儀

孔夫子年輕時也是性情中人。東漢《東觀漢記·車服志》引述孔子曰：「

行夏之時，乘殷之路，服周之冕。」第一句是政治理想，說希望生活在夏代，因為堯舜禹三代之時，「選賢與能，講信修睦」（《禮記·大同書》）。第二句是「追車族」術語，希望乘坐殷商車。路，又作輅，豪華車。殷商車輛豪華、舒適適氣。第三句相當於服裝界術語，說穿戴周朝的冠服，就是後世所說「漢官威儀」。

古代車輛主體都是木質的，所以上世紀三十年代殷墟發掘所見古車，一經暴露即灰飛煙滅，當時及後來出土保留下來主要是銅製的車馬器。新中國考古發掘保護技術取得突破，先後在安陽小屯殷墟中心及其附近地帶大司空村、孝民屯南地、白家墳西地、郭家莊西南、劉家莊北地、梅園莊東南，發掘出車馬坑，剝削、清理、保護出數十輛殷商時代的車輛，人們於是得見殷商甲骨文時代豪華車風采。

二〇〇四年安陽鋼鐵廠出土的一座商代車馬坑，葬有五輛豪華實用車、十具馬骨，是安陽殷墟發現葬車最多的車馬坑，已遷移殷墟博物院展出。這正是孔夫子心儀的「殷之路」。

軛鞅繫駕 愛惜生靈

原來它既設計科學，技術含量高，又裝修工藝考究。當時的乘用車一般是兩輪、一軸、一輿（車廂）、單軛、一衡，車輿（車廂）是橫向較寬、縱深較短的長方形，與現在的馬車不一樣。用材以木為主，但車軸兩端穿過車軛（車輪中心構件）之外，用來轄制車軛不讓其脫落的「軛」，就有銅的或玉石的，既堅固耐磨損，又美觀、富麗。輿的前軛（前車框）與軛交接處等構件結合部，包鑲銅部件，加強結構的強度。車軛前端、尾端等突出部位，也加裝銅套、銅鋪等，以保護構件末梢。銅套、銅鋪上也紋飾精美，甚至鑲金、嵌金，從車前、車後，四面八方看上去金光閃閃。

既追求觀瞻效果，更要乘坐舒適。車廂底部是四根軛木，上面設立立柱十幾、二十支，再組裝橫木欄杆，構成完整的輿。車廂底板、欄杆再漆上紅漆，畫上彩繪。直到一九三六年在小屯宮殿區發掘時，鮮紅的紅漆還清清楚楚。車廂紅漆底板上再鋪上茵席，與今天轎車裏鋪毛毯差不多。

繫駕方法是衡量古車技術的標誌，略似如今汽車排氣量。出土車馬坑現場圖片清晰可見，軛的前端是車衡，衡的兩側是軛（套夾），衡下躺着兩匹馬的遺骨，說明軛是斜叉於馬肩胛之前的頸部



▶秦陵一號銅馬車為「立車」，古代單轅雙輪車，按秦代真人車馬二比一比例製作
秦始皇帝博物院藏

▶一九九一年安陽後岡33號墓出土的馬嚼子

▶商代青銅車馬器
北京大學考古系藏

▶商晚期青銅車馬器。
一九八九年河北灤縣出土
北京大學考古系藏

神御 造父考駕

軛連結現在民間所稱繩索「套」來拉車，其承力點落在馬的肩胛兩側。如此繫駕法，馬既與車緊密聯繫，使馬力的使用率達到最高、損耗降至最低；馬又有適當的活動空間，尤其是不被套索卡住脖子喘不上氣。這樣既提高了勞動效率，又盡量愛惜生靈。安陽大司空村殷商車馬坑出土青銅軛套在馬頭上，軛肢高五十五點七、寬五點七厘米，當初應該是外裹軟墊類物品以保護馬頭。

「造父」考駕 與今無異

周穆王姬滿（前九七六至前九二二年在位）特別喜歡車馬，「六駿」、「八駿」等名堂均出自他。他還將小馬駒賞給近臣。國博藏「盞」青銅駒尊，就是「盞」按照獲賞馬駒製作的一件酒具。穆王的御者「造父」，是我國古代第一位著名車手。按《史記·趙世家》，造父駕八駿馬載穆王西巡狩，會見西王母，回程忽聞東南徐偃王反。於是「日馳千里馬」，神兵天降至江蘇徐州平叛。周代一里約合今四百米，日行四百公里完全可能。清代八百里快遞就是四百公里。

先秦《列子·湯問》：「造父之師曰泰豆氏。造父之始從習御也，執禮甚卑，泰豆三年不告。造父執禮愈謹，乃告之曰：『古詩言：「良弓之子，必先為箕；良冶之子，必先為裘。」汝先觀吾趣（趣，即趨，趨走，疾行）。趣如吾，然後六轡可持、六馬可御。』造父曰：『唯命所從。』泰豆乃立木為途，僅可容足；計步而置，履之而行。趣走往還，無跌失也。造父學之，三日盡其巧。泰豆嘆曰：『子何其敏也？得之捷乎！凡所御者，亦如此也。囊汝之行，得之於足，應之於心。推於御也，齊輯乎轡衡之際，而急緩乎唇吻之和；正度乎胸臆之中，而執節乎掌握之間。內得於中心，而外合於馬志。是故能進退履繩，而旋曲中規；取道致遠，而氣力有餘，誠得其術也。得之於衡，應之於轡；得之於轡，應之於手；得之於手，應之於心。則不以目視，不以策驅；心

閒體正，六轡不亂，而二十四蹄所投無差；迴旋進退，莫不中節。然後輿輪之外，可使無餘轍；馬蹄之外，可使無餘地。未嘗覺山谷之險，原隰之夷，視之一也。吾術窮矣。汝其識之！』」

駕駛境界 得心應手

與古代許多學藝故事差不多，造父一心向學，經受住考驗，最後師父授以絕藝，造父出於藍而勝於藍。泰豆、造父駕車妙諦主要有：

一是駕駛技術理論化、教學規範化，從基本功訓練開始。「良弓之子，必先為箕；良冶之子，必先為裘」，出《禮記·學記》。金屬是堅硬的，但在鐵匠（良冶）手裏像麵團，和皮匠揉弄軟綿綿的皮子沒什麼區別。所以優秀鐵匠教孩子打鐵，是先讓他學做皮衣。同樣道理，弓箭是堅銳的，但弓匠（良弓）加工它時，也柔軟的像柳條。所以優秀弓匠教孩子做弓，就先讓他學編籬箕。從基本功訓練開始，泰豆讓造父學習他跑路。在規定的路線上，跑得像他一樣來去自如、遊刃有餘，就可以駕車了。這同如今駕校先學基礎理論，在練車場學習、試駕，考試及格了才能上路。

二是「泰豆乃立木為途，僅可容足；計步而置，履之而行。趣走往還，無跌失也。」立木杆形成曲折狹窄的通道，在僅可容身的通道裏疾行如飛而不撞到木杆，這跟現在考駕照沒有什麼區別。

三是「得之於衡（馬嚼子），應之於轡（繩索）；得之於轡，應之於手；得之於手，應之於心。」現在駕車熟練程度是得心應手，汽車機械成為人類肢體的延伸。在古人看來也是如此。一個司機臨危不懼、沉着應變，是大智慧的表現，已經超越「手藝」層次，而「技進於道」。

四是在此基礎上，達到「不以目視，不以策驅；心閒體正，六轡不亂，而二十四蹄（六匹馬駕車）所投無差；迴旋進退，莫不中節。然後輿輪之外，可使無餘轍；馬蹄之外，可使無餘地。未嘗覺山谷之險，原隰（平地）之夷，視之一也。」人與車物我一體，駕駛得心應手；就算是閉着眼睛開車，也能駕輕就熟；無論在崎嶇小路上，還是在一馬平川上，感覺沒什麼區別。這是一位神車手駕車的最高境界。像戰國《孫子兵法》可以指導現代戰爭，造父、泰豆之學，對今日駕藝也不無裨益。

（作者為中國歷史文化學者、北京市檔案學會副理事長、中國國家博物館研究員）



▶戰國錯金銀馬首形青銅車飾（用於車軛前端或車橫木兩端）。一九五一年河南衛輝出土
中國國家博物館藏

▼春秋三輪青銅盤。一九五七年江蘇武進出土
中國國家博物館藏



姜舜源 文、圖



▲二〇〇四年安陽出土五輛豪華車排列的車馬坑



▲二〇〇四年安陽出土五輛豪華車排列的車馬坑，馬躺在車軛衡木之下，反映了它們繫駕拉車的姿勢

▼秦陵一號銅馬車為「立車」，古代單轅雙輪車，按秦代真人車馬二比一比例製作
秦始皇帝博物院藏