



衣、食、住、行，是人类社会生活的基本需求。中国古代车发明早、发展快，车辆结构严密科学，早在三千多年前商代（前一六〇〇至前一〇四六年），就采用科学化、人性化的“轭靽式系驾法”，为至今马车所沿用；而西方马车使用将颈带直接拴在马脖子上

“颈带式系驾法”，常常使马喘不上气，直到公元后才逐步改变。严密成熟的驾驶理论，因车产生的“舆教”，《周易》、《诗经》、《楚辞》等关于车的哲学思想与大量文学作品，历代完整系统的“舆服制度”，代表着中国古代舆服文化成就。秦始皇以“一法度衡石、丈、尺，车同轨，书同文字”，作为统一全国政策措施；宋朝则明令颁布“木车制度”，实行全国车辆标准化生产。都反映车在古代社会特别重要的地位。“人文历史”自本期起推出中国丰富多彩的古车故事。

姜舜源 文、图

关于中国古代车的起源，现有两种看法：传统的一直是本土起源；近年来有学者提出由西方传进中国。其实单从中、西（古埃及、古希腊、西亚）古车在整体结构、性能、系驾法等多方面巨大差别，足见二者是南辕北辙。二十世纪初德国学者弗罗贝纽斯《非洲文化史》说：“文化是从自然条件中诞生的，地理环境相同的地方会产生相同的文化。”中、西车辆的出现大抵如此，未必一定是谁学了谁。而对中国古代车谁发明的不同认识，则是把近代的科学发明，与上古文明演进等量齐观了。上古人类从洪荒、蒙昧时代零起步，一个人、一群人、一代人，根本完不成一种发明；近代科学发明是在人类数千年文明积累基础上展开，才常常会出现某个人突变式的发明。

“黄帝作车，奚仲加马”

中国古代车的发明，在距今五六千年前黄帝时代。汉末刘熙《释名》、宋李昉《太平御览》等称：“黄帝造车，故号‘轩辕氏’。”如前所述，中国古代很多科技、文化始于黄帝时代，并非黄帝本人科技、文化样样精通，而是黄帝时代发明车，所以称其为“轩辕氏”。轩是车厢和蓬幕，辕是车辕，二者合起来代表车辆。古车的核心技术是车轮，就像近代机械核心技术是蒸汽机。汉初《淮南子》集合先秦文献，指出车轮是以“仿生学”原理发明：“见窾木（空心木头）浮，而知为舟；见飞蓬转，而知为车；见鸟迹，而知著书——以类取之（仿生）。”（《淮南子·说山训》）根据飞蓬随风旋转滚动，激发了制作车轮的灵感。

《尚书·甘誓》记载夏初禹之子启征

伐有扈氏，已经大规模使用马拉战车。誓师时训诫车战部队：如果“左不攻于左，右不攻于右，御非其马之正”，都是“汝不恭命”即不执行命令，回来就将其押到社稷坛正法。而考古上，在距今三千六百年前的河南偃师二里头遗址三期，夏代（约前二〇七〇至前一六〇〇）的地面上，曾发现双轮车辙碾过的痕迹，说明那时已有基本成熟的车辆。其后的今河南安阳殷墟遗址（约前一三〇〇至前一〇四六年），上世纪三十年代以来，陆续出土有多处殉葬的车马遗迹。

三国谯周《古史考》归纳道：“黄帝作车，引重致远；少昊时，略加牛；禹时，奚仲加马。”黄帝时代发明车辆，用以负重达至远方，减轻人类负担；黄帝之子少昊时代，人们继续给自己减负，开始驾牛拉车；夏启的父亲大禹时代，禹的“车正”奚仲开始驾马拉车。现代考古发现与古文献记载相辅相成。至秦汉（前二二一至公元二二〇年），中国人基本完成古车的科技进步。秦始皇陵出土的两套铜车马，是科学而有美感的中华古车。

轭靽系驾 爱惜生灵

二〇〇四年安阳钢铁厂出土的一座商代车马坑，葬有五辆豪华实用车、十具马骨，是安阳殷墟发现葬车最多的车马坑，已迁移殷墟博物馆展出。这正是孔夫子心仪的“殷之路”。

既追求观瞻效果，更要乘坐舒适。车厢底部是四根轆木，上面设立立柱十几、二十支，再组装横木栏杆，构成完整的舆。车厢底板、栏杆再漆上红漆，画上彩绘。直到一九三六年在小屯宫殿区发掘时，鲜红的红漆还清清楚楚。车厢红漆底板上再铺上茵席，

轩辕黄帝作车 神御造父考驾

▼秦陵一号铜马车为“立车”，古代单辕双轮车，按秦代真人车马二比一比例制作 秦始皇帝陵博物院藏



与今天轿车里铺毛毯差不多。

系驾方法是衡量古车技术的标志，略似如今汽车排气量。出土车马坑现场图片清晰可见，辕的前端是车衡，衡的两侧是轭（套夹），衡下躺着两匹马的遗骨，说明轭是斜叉于马肩胛之前的颈部，轭连结现在民间所称绳索“套”来拉车，其承力点落在马的肩胛两侧。如此系驾法，马既与车紧密联系，使马力的使用率达到最高、损耗降至最低；马又有适当的活动空间，尤其是不被套索卡住脖子喘不上气。这样既提高了劳动效率，又尽量爱惜生灵。安阳大司空村殷商车马坑出土青铜轭套在马颈上，轭肢高五十五点七、宽五点七厘米，当初应该是外裹软垫类物品以保护马颈。

“造父”考驾 与今无异

周穆王姬满（前九七六至前九二二年在位）特别喜欢车马，“六骏”、“八骏”等名堂均出自他。他还将小马驹赏给近臣。国博藏“盞”青铜驹尊，就是“盞”按照获赏马驹制作的一件酒具。穆王的御者“造父”，是中国古代第一位著名车手。按《史记·赵世家》，造父驾八骏马载穆王西巡狩，会见西王母，回程忽闻东南徐偃王反。于是“日驰千里马”，神兵天降至江苏徐州平叛。周代一里约合今四百米，日行四百公里完全可能。清代八百里快递就是四百公里。

与古代许多学艺故事差不多，造父一心向学，经受住考验，最后师父授以绝艺，造父出于蓝而胜于蓝。泰豆、造父驾车妙谛主要有：

一是驾驶技术理论化、教学规范化，从基本功训练开始。“良弓之子，必先为箕；良冶之子，必先为裘”，出《礼记·学记》。金属是坚硬的，但在铁匠（良冶）手里像面团，和皮匠揉弄软绵绵的皮子没什么

区别。所以优秀铁匠教孩子打铁，是先让他学做皮衣。同样道理，弓箭是坚锐的，但弓匠（良弓）加工它时，也柔软的像柳条。所以优秀弓匠教孩子做弓，就先让他学编簸箕。从基本功训练开始，泰豆让造父学习他跑路。在规定的路线里，跑得像他一样来去自如、游刃有余，就可以驾车了。这同如今驾校先学基础理论，在练车场学习、试驾，考试及格了才能上路。

二是“泰豆乃立木为途，仅可容足；计步而置，履之而行。趣走往还，无跌失也。”立木杆形成曲折狭窄的通道，在仅可容身的通道里疾行如飞而不撞到木杆，这跟现在考驾照没有什么区别。

三是“得之于衔（马嚼子），应之于辔（缰绳）；得之于辔，应之于手；得之于手，应之于心。”现在驾车熟练程度是得心应手，汽车机械成为人类肢体的延伸。在古人看来也是如此。一个司机临危不惧、沉着应变，是大智慧的表现，已经超越“手艺”层次，而“技进于道”。

驾驶境界 得心应手

四是在此基础上，达到“不以目视，不以策驱；心闲体正，六辔不乱，而二十四蹄（六匹马驾车）所投无差；回旋进退，莫不中节。然后舆轮之外，可使无余辙；马蹄之外，可使无余地。未尝登山谷之险，原隰（平地）之夷，视之一也。”人与车物我一体，驾驶得心应手；就算是闭着眼开车，也能驾轻就熟；无论在崎岖小路上，还是在一马平川上，感觉没什么区别。这是一位神车手驾车的最高境界。像战国《孙子兵法》可以指导现代战争，造父、泰豆之学，对今日驾艺也不无裨益。

（作者为中国历史文化学者、北京市档案学会副理事长、中国国家博物馆研究员）



◀二〇〇四年安阳出土五辆豪车排列的车马坑

▶二〇〇四年安阳出土五辆豪车排列的车马坑，马躺在车辕衡木之下，反映了它们系驾拉车的姿势

