

中國古代車輿馬具

刘永华 著



014006422

K875
08

著

中國古代車輿馬具



K875
08



北航

C1690416

清华大学出版社 北京

版权所有，侵权必究。侵权举报电话：010-62782989 13701121933

图书在版编目 (CIP) 数据

中国古代车舆马具 / 刘永华著. —北京：清华大学出版社，2013
ISBN 978-7-302-32953-4

I. ①中… II. ①刘… III. ①车马器—研究—中国 IV. ① K875.34

中国版本图书馆CIP数据核字 (2013) 第148410号

责任编辑：徐 颖

装帧设计：彩奇风

责任校对：王凤芝

责任印制：杨 艳

出版发行：清华大学出版社

网 址：<http://www.tup.com.cn>, <http://www.wqbook.com>

地 址：北京清华大学学研大厦A座 邮 编：100084

社总机：010-62770175 邮 购：010-62786544

投稿与读者服务：010-62776969, c-service@tup.tsinghua.edu.cn

质量反馈：010-62772015, zhiliang@tup.tsinghua.edu.cn

印装者：北京天颖印刷有限公司

经 销：全国新华书店

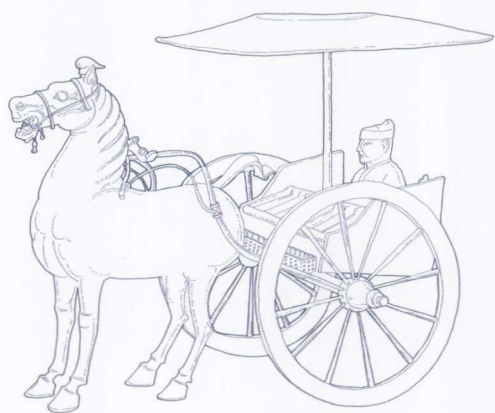
开 本：185mm × 240mm 印 张：20.25 字 数：298千字

版 次：2013年11月第1版 印 次：2013年11月第1次印刷

印 数：1~4500

定 价：69.00元

产品编号：043859-01



前言



车马是中国古代最主要的陆路交通工具。数千年来，它们曾在社会生活中占据过举足轻重的地位，无论是劳动生产还是战争，或者是政治活动，它们都是不可或缺的重要工具与装备，其数量的多寡与质量的优劣，经常成为衡量某一时期的社会发达与落后、国势强盛与衰弱的重要标准。因此，通过研究古代的车舆马具，能深入了解古代的政治、军事、科学、文化的进步与发展，对继承与弘扬中华文明的宝贵遗产能产生积极的推动和促进作用。

马从野生到被人驯养经历过一段漫长的岁月，考古材料所证实的历史可以追溯到公元前四千余年的新石器时代。在俄罗斯基辅的铜器时代遗址中曾发掘出用鹿角制成的马嚼，同时发现的马牙上还留有被这种马嚼子磨伤的痕迹。华夏祖先在铜石器并用时代可能也开始驯养马了，黄河中游一带的龙山文化遗址出土过很多马骨，但这些马到底是狩猎来的，还是驯养的，目前尚找不到明确的证据。中国青海省刚察县泉吉乡黑山舍布齐沟的一幅岩画《骑射牦牛图》，很明确地描绘出我们的祖先这时候已开始骑马狩猎了。

车的发明比起驯养马又晚了一千余年，全世界最早的车形象是从中东地区距今四千六百余年的苏美尔王朝乌尔王陵中的一件艺术品上发现的，这是一辆用四匹马拉的四轮运兵战车，从车轮的构造上可以看出它是最原始的马车。据《左传》《世本》等文献的记载，中国在夏代开始使用车，但河南安阳殷墟的考古发掘材料却表明，直到公元前

一千四百余年的商代中期人们才开始大量造车，早于商代的实物至今也没有发现，所以西方学术界一直持有中国马车是从西方经欧亚草原引入的观点。

回顾中国古代马车的发展史，大致可以分为前、后两个时期：商至西汉为前期，两汉之交为后期。商至西汉时期，马车既是统治阶层专有的奢侈品，是上层人物社会地位的象征，同时又是重要的军事装备。考古材料证实，在商周时期，作为贵族日常生活用的乘车和作战用的战车，在形制、结构上尚无明显的不同；至春秋战国时期，这两种车的区别就越来越显著了。乘车不仅在结构设计，而且在造材用料、对车的装饰上都日益追求舒适豪华，而战车则着重考虑灵便轻巧，牢固耐用。作为乘车的马车到秦汉之际可以说发展到了顶峰，这时候适于不同用途的各种车型已全部出现，一整套与帝王公卿身份地位匹配的用于出行仪典的车辂制度也伴随着封建政治制度的完善而最终形成。作为战车的马车至战国中期是其发展的鼎盛阶段，以车马的数量与质量来衡量军事实力及国势的强弱精锐正是在这个时候。纵观马车发展的前期，无论是乘车还是战车，其制造技术之完美，设计构思之合理、精密，都是完全出乎我们想象的，足以引起我们惊叹的。

两汉之交时期，盛极而衰的首先是战车。战车的衰落缘于骑兵的崛起。骑兵作战的快速机动能力不亚于战车，而其较少受战场地理条件限制的优点，使战车相形见绌，战车渐渐被淘汰出战场。与此同时，由于发明了较为完备的骑马鞍具，乘骑已不像从前那么困难了，王公显贵为了赶时髦纷纷弃车骑马，于是乘车的地位也开始下降。至魏晋时期，高级乘车大多改由牛来驾挽，马车一般只用于运输货物，虽然直到清代，在历朝帝王的仪仗卤簿中仍保留着各种名目的用马驾挽的辂车，但主要供人观赏，很少实际使用。

中国古车还存在独辂车与双辕车的两个发展阶段，即先秦时期的独辂车阶段，西汉中期以后的双辕车阶段。

先秦时期的独辮车：绝大多数车轅是单根的，装在车厢的中部，这种车称作“独辮车”；西汉中期以后的双辮车：车轅基本上为双辮，装在车厢的两侧，这种车称作“双辮车”。

以马车为例，独辮车至少需用两匹马才能驾车，多时可用四匹、六匹、八匹马来驾挽；双辮车一般只用一匹马，特殊情况也有用三匹或五匹马系驾的。

古车的驾挽方法，以世界范围而论，曾先后使用过颈式、胸式、鞍套式三种系驾法。

颈式系驾法最早出现于公元前三千余年的美索不达米亚，一直使用到公元前3世纪。波斯与罗马的古车都采用这种系驾法，虽然其间出现过不少小的改进，但基本的方法一直没有变化。以前国外有些学者认为中国古车的驾挽方法也是采用颈式系驾法，但近40年来的考古发现，为我们提供了一系列证据，证明中国古代驾车主要使用的是胸式系驾法，这一系驾法在西周时就已出现（商代的发掘材料中也发现有使用这种方法的迹象，但目前还不能确定），到战国后期已十分完善。

胸式系驾法部分采用了颈式系驾法，但克服了压迫马气管、不利于发挥马力等缺点，在充分利用畜力资源方面无疑是更先进的。胸式系驾法在中国使用了两千多年之后西方才开始引用，而这时中国已开始使用鞍套式系驾法了。

鞍套式系驾法主要用于双辮车，这一方法经过唐末、五代的不断改进，至宋元时期最后定型。我们今天所看到的马、牛、驴、骡车的系驾，基本上沿用了当时的方法。

古人在驯服野马的实践中还发明了一套用来控驭马的马具。

马具共分三类：

轡具：控制马首。主要由轡头、鑣和衔组成；

挽具：用于车与马固定。主要有鞅、靳、鞵等带具，西汉以后新增胸带、鞵带；

鞍具：乘骑用具。由马鞍、障泥、镫、胸带、鞵带等组成。

驾车时主要使用鞅具和挽具，乘骑时主要使用鞅具和鞍具。

鞅具用于控制马首，任何暴烈的马只要给它套上鞅具就有希望驯服。鞅具由轡头、镳和衔组成，早期的鞅具大多有轡头而无镳、衔。镳、衔出现于商代晚期，当时的结构还不很成熟，至春秋初期，镳、衔就很完善了，大量的出土实物证实它们在当时已具有很高的普及率。

挽具是驾车时把车固定在马身上的装备，这些装备在先秦时主要有鞅、靳、鞵等带具，西汉以后新增胸带、鞵带，挽具在使用双辕车以后有比较明显的改进。

鞍具是乘骑用具，由马鞍、障泥、镫、胸带、鞵带等组成，胸带、鞵带早先用于驾车，后来则用于固定马鞍。

最初的马鞍没有鞍桥，骑马也没有马镫。

鞍桥出现于西汉晚期，刚出现时很低很平，直到晋代才开始使用高鞍桥马鞍，同时，垫于鞍下、垂于马腹两侧的障泥也流行起来。

晋代最重要的发明则是马镫。西晋初只用单个，主要供上马时踩踏，时隔不久，双镫就普及开来。

马镫的发明具有深远的历史意义，它大大减轻了骑马的难度，正是具备了有镫的鞍具，南北朝时人马披甲的重装骑兵才得以蓬勃发展。马镫流传到欧洲后，西方中世纪的重甲骑兵才随之出现。重甲骑兵对社会的变革具有强大的影响力，林恩·怀特曾赞誉说：“只有极少的发明像马镫这么简单，但却在历史上产生了如此巨大的催化影响。”鞍具虽然于西晋时已经齐备，但在此后相当长的时期内不断有所改进，特别是鞍和镫。

古代的车舆马具造好之后都要进行装饰。木结构车最主要的装饰手段是髹漆。反复多层地髹漆在木质表面上形成厚厚的漆膜，不仅使车鲜艳光亮，具有很好的保护功能，而且不同时代的彩绘呈现出迥异的艺术风格与艺术样式：西汉时车在油漆之前还须用骨粉拌和膏泥做成底子，与现在用猪血老粉做油漆底子的传统办法有异曲同工之妙。油漆后还要彩绘，商周时期彩绘纹饰尚较简约，战国之后图案色彩就越来越繁复艳丽、细致工整。秦

汉、唐宋时期更是“朱班重牙、画毂纹辂”、“左青龙、右白虎”，极尽描绘之能事。

除髹漆彩绘外，古车在关键、突出的部位还装有青铜饰件。这些饰件有的是必不可少的附件，如轅饰*、衡首饰和车軛，有的是可有可无纯粹为了美观而添加的饰品，如铃銮、衡中饰、柱首饰等。先秦时期青铜器主要采用错金银技术装饰；商、周时期还常用兽骨、蚌、贝壳等材料，制作十分精美；秦汉以后更多地使用鎏金，或直接用金、银材料镶嵌、打造，王公显贵的全套车舆马具往往价值连城。

中国的车舆马具后来流传到东南亚和欧洲，其装饰技术及艺术风格也在这些地区和国家传扬开来，为世界性的文化艺术交流做出了贡献。

研究古代的车舆马具是考古学、历史学的重要课题，特别是对古车的研究，从春秋时代的《考工记》就已开始，但由于木结构的车子不能长期保存，后世学者缺乏实物对照，仅根据文字记载不能正确推想出古车的具体结构，所以经常误解文献记载的含义。有时迫于政治需要（如为帝王考证车驾卤簿仪典制度等）而咬文嚼字、引经据典地闭门造车，凭空想象画出一些脱离实际的古车复原图，结果不仅歪曲了古车的本来面貌，还把研究引入歧途。

这一局面直到20世纪初河南安阳殷墟的发掘才得以改变。当时发现了多处商代车马坑的残迹，这些残迹为古车研究开辟了新途径。遗憾的是，限于当时的技术条件，尚不能熟练地从黄土中完整地剥剔出木质车腐烂后留下的痕迹，所以还是没有弄清古车的全貌。

新中国成立后，对古车的研究有了突破性进展，20世纪50年代，中国科学院考古研究所首先在河南辉县成功地剥剔出战国时代的车迹；随后又陆续在安阳大司空村和孝民屯，陕西长安张家坡，河南三门峡上村岭与淮阳，北京琉璃河、大葆台，山东胶县、临淄，山西太原等地，发掘出一大批上至商周、下至秦汉的车马坑，并完整地保存了其中绝大部分古车痕迹。根据这些痕迹能基本准确地测量、剖析出古车的尺寸与构造，了解古车的用材、制造技术和装饰方法，并能对历代车的形制变化进行分析比较。同时，在车马坑

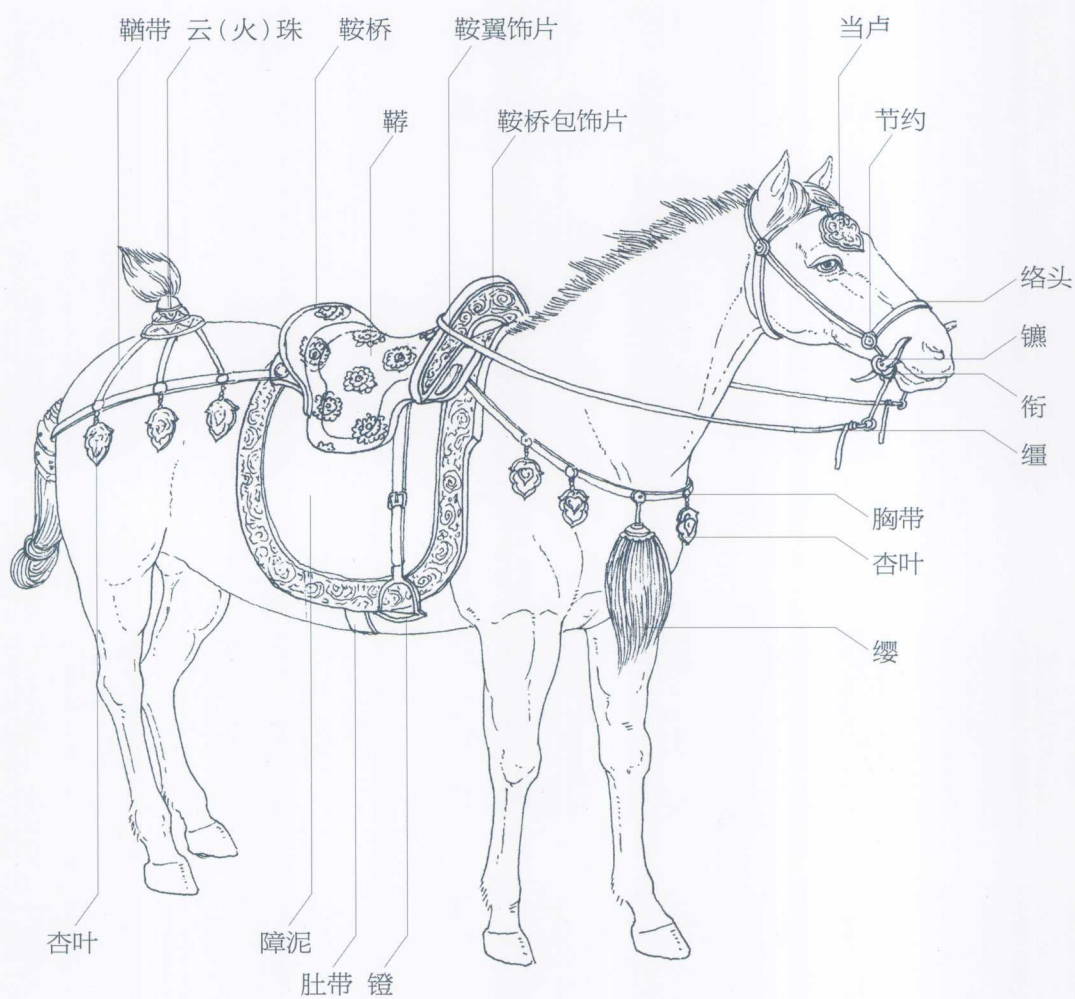
轅饰：在没有出土双轅车之前，考古学上把独辔头上的青铜饰称作軛饰，双轅车出现之后才改称轅饰，因軛为古字现已不通用，故后面文字中统一称作轅饰。

中随葬的各类马具，以及其他墓葬中出土的马具马饰和墓室里的壁画、石刻等，也为研究各个时代的马具发展提供了实物和形象数据。这些丰富翔实的资料，为理论研究创造了基本条件。

20世纪80年代后，一批专家学者陆续发表的一系列论文、专著，如杨泓先生的《战车与车战》《中国古代马具的发展和对外影响》，孙机先生的《中国古独辔马车的结构》《从胸式系驾法到鞍套式系驾法》，杨英杰先生的《先秦古车挽马部分鞅具与马饰考辨》，杨宝成先生的《殷代车子的发现与复原》，郭宝钧先生的《殷周车器研究》，李米佳先生的《李米佳谈古代帝王车轂》等等，把古车研究推向了新的阶段。笔者正是得益于这些重要的研究成果萌发了将其汇编成书的念头，同时借机发挥善于绘画的特长，把古代车舆马具的基本原貌描绘出来，使读者能通过图文对照了解、欣赏这些文化瑰宝。

对于这项研究是要长期不断深入进行的，特别是根据考古材料进行的研究，每一次新的发现都可能会修正业已形成的观点，如1995年在安阳梅园庄发掘出一座商代车马坑，在其中一辆车上发现了车轼，这一发现立即推翻了半个多世纪以来持有的轼出现于西周时期的观点。所以，我们现在所作的每个结论，将来都可能面临新的挑战。更何况我不是一位专业研究人员，没有接受过专业训练，也没有参加过考古发掘的实际工作，所以在编写本书的过程中难免有疏漏之处，我真诚地希望读者发现后能给予指教，予以修正，或许通过相互讨论能把这项研究深入进行下去，这也是我斗胆写这本书的目的。

刘永华



马鞍具名称说明图

目 录



壹 · 车的起源	001
贰 · 先秦时期的独辘车	005
商代车的发掘与复原	007
西周车的发掘与复原	026
春秋战国车的出土与复原	046
叁 · 先秦独辘车的类型与用途	095
肆 · 先秦的马具、马饰与独辘车的驾挽方法	107
伍 · 秦汉时期的独辘车与双辕车	125
秦代车的出土与复原	127
汉代车的出土与复原	137
陆 · 秦汉车制革新与双辕车的类型和用途	163
高车的车轼与车轵的改进	164
安车车厢结构的改进	165
柒 · 秦汉时期的马具马饰与独辘车、双辕车的驾挽方法	173
捌 · 魏晋南北朝的马具与马铠	199
玖 · 魏晋南北朝以降的牛车与其他畜力车	215
拾 · 魏晋后各朝代的帝王辂车与明清民用马车	245
拾壹 · 隋唐以降的马具与马饰	265
附录 · 历代出土车舆尺寸统计表	293
参考文献	301

壹 · 车的起源

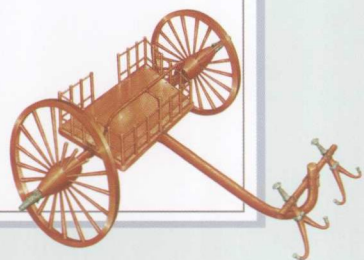




图1-1 美索不达米亚苏美尔王朝的乌尔王陵出土的一幅四匹马拉的四轮战车图

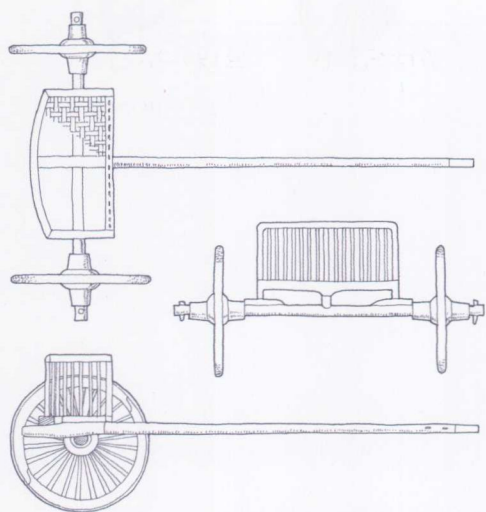


图1-2 俄罗斯亚美尼亚鲁查森11号古墓出土的两轮轻型马车复原图

古代，在辽阔的土地上，最理想的交通工具当然是车——这是在当时的物质生产条件下所能制造出的最好的运载工具。

现已掌握的资料表明，全世界最早使用车的是美索不达米亚，在出土的公元前四千六百多年苏美尔王朝的乌尔王陵旗柱上，有一幅四匹马拉的四轮战车图，图上车的车轮没有辐条，像是用两块木板拼合而成（图1-1）。公元前两千年左右，俄罗斯南部草原也开始用车，从亚美尼亚鲁查森11号古墓出土的一辆两轮轻型马车实物显示，这时车的构造已有了很大的改进（图1-2），这些是距今五千余年的最原始的车。

中国的车出现于何时？文献中说法不一。比较集中的观点认为是夏禹时代的奚仲发明的。如《古史考》：“禹时奚仲驾马，仲又作车，更广其制也。”其他一些文献也有类似的记载。而《通志·器服略》等书则把车的发明上溯到黄帝时代。同是《古史考》又云：“黄帝作车，至少昊始驾牛，及陶唐氏制彤

车，乘白马，则马驾之初也，有虞氏因彤车而制鸾车，夏后氏因鸾车而制钩车，奚仲为车正。”《宋书·礼志五》更进一步做了辨析：“《世本》云：奚仲始作车。案庖羲画八卦而为大舆，服牛乘马以利天下，奚仲乃夏之车正，安得始造乎？《系本》（即《世本》）之言非也。”

这些说法实际上都源于《周易·系辞下》，书曰：“黄帝、尧、舜垂衣裳而天下治……服牛乘马，引重致远以利天下。”所以唐人杨倞在注《荀子·解蔽篇》时写道，“奚仲，夏禹时车正。黄帝时已有车服，故谓之轩辕。此云奚仲者，亦改制耳”，只承认奚仲是车的革新者、改造者。

究竟是黄帝还是奚仲发明了车，以当时的智慧和生产条件把功劳归于任何一个人都是不妥当的，车在当时是一种较复杂的机械，从构思、设计到制造出来，绝不可能在短期内由某个人完成，中间一定会有很多人参与这项创造活动，而黄帝或奚仲在其中可能发挥了比较重要的作用。但无论如何，中国最迟在夏禹时期（距今四千多年）已有马车，这是文献记载所持的一致观点。

可是，考古实物比文献记载的年代要晚五个多世纪。1935年至1936年，在安阳殷墟的大规模发掘中，曾发现过六座车马坑，出土了一大批车马器，首次肯定了商代双轮马车的存在。但当时的考古学者还没有掌握从墓坑填土中清理出木车腐朽后残留痕迹的技术，所以遗迹都未能保存下来，只留下一些不很完整的图文数据。

以这些资料为依据，又参照20世纪50年代在安阳大司空村发掘出的车马坑数据，中国台湾学者石璋如先生画出了两辆商车的复原图（图1-3、图1-4），发表在《大陆杂志》及李济先生的《安阳殷墟》和张光直先生的《中国古代的考古学》中，这是根据实物遗迹对古车复原的最早探索，虽然用现在的资料进行比较，图中的错误比较明显，但毕竟是一次重要的尝试，比清代经学家戴震的《考工记图》中的古车形制推想图（图1-5）要前进了一大步。