

车马坑的考古发现与研究

□ 刘允东

车马坑是古代常见的埋葬现象,依据坑内埋葬内容不同,又可以区分为车葬坑、马葬坑和车马合葬坑三种类型^[1]。车马坑埋葬现象,始自商代晚期,历经西周、春秋、战国、秦,直到西汉初期许多诸侯王墓仍然用车马坑进行陪葬。车马坑的考古发掘涉及到许多学术问题,本文在总结车马坑发现情况的基础上对相关问题的研究现状作一分析述评。

一、车马坑的发现

车马坑的大量发现是在现代考古学传入我国之后。1932年,当时的中央研究院历史语言研究所组织人员在河南浚县辛村发掘时,发掘出了2座车马坑。建国后,我国大规模的田野考古工作得以展开。1950年在河南辉县琉璃阁战国墓地,夏鼐先生带领数名技工,通过精心操作,首次成功地剥剔出十几辆古代木车的痕迹。这对研究当时的车制,以及对同类遗迹的清理产生了深远影响。此后,伴以各地考古工作的广泛开展,陆续在墓葬中发现了大量的车马器和车马坑,时代从晚商一直到汉代,分布地点也遍及全国各地。主要的发现地点按时代顺序先后分述如下:

商代晚期:河南安阳殷墟,陕西西安老牛坡,山东滕州前掌大。

西周时期:陕西岐山、长安、扶风、宝鸡、西安,北京房山琉璃河,河南洛阳、浚县、新郑,山东胶县,甘肃灵台。

春秋时期:山西侯马、临猗、太原,山东长清、临淄、沂水,陕西凤翔、户县,河南三门峡、南阳、淅川。

战国时期:河北邢台、平山、邯郸、易县,河南洛阳、汲县(今卫辉市)、淮阳、三门峡、新郑、辉县、陕县,湖北江陵、枝江、宜城、枣阳、丹江口,陕西凤翔,甘肃平凉,安徽长丰。

车马坑是中国考古发现中的重要遗存,涉及到马车起源、先秦车制、车马殉葬制度及祭祀制度诸

多问题。虽然先秦文献中关于车马的记载比较多,在《诗经》、《周礼》、《仪礼》、《礼记》、《论语》、《墨子》等文献中都有关于用车的记载,这些记载偏重于人们生前的用车情况,对于丧葬用车也偶有涉及,但均语焉不详,对于车子的形制、结构、马车的种类等内容缺乏具体的描述。车马坑的考古与研究一定程度上补充了文献记载之不足,在一些问题上逐渐理清了事实,丰富了人们对于古代社会的认识。尽管如此,由于考古发现的局限、文献记载的缺乏、相关研究滞后,仍有许多问题无法获得一致的认识。

二、相关问题的研究

1. 马车起源的研究

考古发现表明我国最早的马车实物见于商代晚期,从殷墟、老牛坡、前掌大等地的车马坑看,当时的车子结构、形制统一,铜车马器普遍使用,表明车制已相当成熟,制作技术十分先进,应用也较为普遍,远非初始阶段的产物。因此有理由相信在此之前,车子经历过一个长期的发展完善过程,马车的早期形态应当向前追溯。在追溯商代马车来源的过程中,学术界出现了两种相反的观点:“本土起源说”与“西来说”。

“本土起源说”认为虽然我国最早的马车实物仅见于殷墟时期,但在商代早期的遗址中就发现了车辙的痕迹。同时郑州商城、偃师商城曾出土过车害陶范和铜车害等与车马有关的文化遗存^[2]。此外商代的马车在形制特征上与西方的马车属于不同的发展系统,在传播时间、路线和文化特征上也不具备传播学方面的可靠证据^[3]。因此殷墟时期的马车源头不宜直接追寻到西亚去^[4]。除了关注考古资料,学者们还通过梳理文献资料,依据早期的车马器具实物,比较中外马车结构,认为我国是车的摇篮之一,中国的马车是在本国由本地工匠自行设计、制作出来的。孙机先生独辟蹊径,从马车的系驾法方面,指出我国

早期采用的是轭鞅法来驾车,这种方法在世界上独树一帜,是我国的一项发明创造。后来出现的胸带系驾法也比西方早近 1000 年^[5]。这些论述充分发掘了传统文献资料,同时结合考古发现的早期车马遗迹做出合乎情理的推断,指出商代的马车起源于夏代或更早的历史时期。但是“本土起源说”仅仅指出了中国马车出现的时间,并没有具体论及其起源进程。极为重要的是马车出现在夏代的结论尚缺乏确凿的实物资料来印证,退一步说即使找到了确凿的证据,真正解决中国马车的起源问题依然要走很长一段路。

中国马车“西来说”者认为我国的驯马出现较晚,直到商代晚期,与马车盛行的同时,养马业才发展起来。同时西亚及中亚地区发现的两轮马车比殷代的马车早。有学者通过对两河流域公元前 2000 年的双轮车与商代晚期的车子进行比较,认为两者在诸多方面有相似之处,其中的某种联系是必然的^[6]。此外,中亚及蒙古地区发现的古代岩画似乎也能看出西方马车向东方传布的历程。因此推定中国的马车来自于西邻的中亚^[7]。不可否认,车子在西方出现的时间要远远早于我国。不晚于公元前 3500 年,车子就在两河流域至高加索一带出现。在中亚及蒙古发现的岩画上,我们看到大量与车子有关的画面,这些画面似乎表现了东方古代战车由整木轮椎车向多轮辐钩车演变的具体过程。正是这些证据支持了中国马车西来说。即便如此,这种推定依然面临着种种挑战。一是马车完全可以在不同时间不同地域内独立起源,关于这一点已有学者论及。二是使用岩画资料作为证据时需要慎重,一方面目前为止尚未出现准确断定岩画年代的具体方法,如果这些岩画的年代断定失误,对岩画的解释就应当是另外一种方式;另一方面岩画资料与实物资料在考古学研究中的地位与意义并不对等。如果这些岩画是艺术加工的结果,我们就很难把它们同真实的车马相提并论。同时我们在中亚及蒙古地区仅发现了车马岩画而没有发现其他的车马形象,更不用说车马实物来证明两者之间的传承关系,在这种情况下得出商代马车来自西方的结论便很难经得住推敲。

中国马车起源是一个系统而复杂的问题,有必要进行深入研究。但是从现有的资料看,对这个问题给出一个明确的答案尚缺乏充分的证据。最近的考古成果表明,在偃师二里头相当于夏代时期的遗址上发现了早期车辙的痕迹^[8],与偃师商城发现的

特征相似,但是与安阳殷墟发现的马车差别较大。这一方面说明,在殷墟以前数百年我国就已经使用车了。另一方面,殷墟时期的车的轨距要远大于偃师商城和二里头的轨距,两者之间的差别是明显的。而且,由于二里头时期和偃师商城时期都没有发现车子的实物,这时期的车究竟在多大程度上与殷墟的车子相似,此时的车是否也以马为驱动力,对此我们一无所知。目前我们也不可能找出其中的联系。尽管如此,考虑到考古学文化上的连续性,二里头文化、偃师商城文化与殷墟文化之间的传承关系,可以推断殷墟时期的马车可能是从二里头文化时期继承下来的。然而,要彻底解开中国马车起源之谜,还需要更多的考古资料的问世。

虽然如此,在现有的材料基础上,我们依然可以更新理念另辟蹊径,通过考察先秦时期的技术发展史来探讨中国马车起源的问题^[9]。按照这样的思路,我们建议从以下几个方面进行努力,以期为中国马车起源问题的解决提供参考。一是动物的驯化与使用。车子的动力来源主要是畜力,商代晚期车子的动力一般为马,个别为羊,早期车子的动力可能是多样的,研究动物的驯化与使用可以从动力来源的角度提供借鉴材料。二是木工技术的发展。车子的主要材料是木质,商代晚期的车子制作成熟,分工明确。马车的起源与早期木工技术的发展水平有着直接的关系,通过考察木工技术的发展过程进而推断车子的制作与使用。三是交通运输业的需求。车子最初的发明可能不是战争需要的结果,而是与人们对交通运输工具的需求有关。通过加强以上几个方面的研究,相信可以为马车的起源问题提供有益帮助。

2. 车制的研究

对于先秦车制的探讨研究由来已久,清代经学家们就曾根据《考工记》论及此课题,类似的疏证图解往往缺乏实证,无异于闭门造车。随着近代考古学传入中国,特别是发掘技术的日益进步,越来越多的马车遗迹被清理出来,为探讨古代的车制、结构提供了直接可靠的实物资料。

车制的一般研究包括两部分。首先是认识、复原车体的结构并考察、确定车马具的名称。第二步是研究古车的系法与性能^[10]。郭宝钧、张长寿、孙机、杨宝成、石璋如诸先生都曾对商周时期的车制进行过复原研究,基本上搞清楚了商周时期车子的形制和结构。商周时期的车子结构大体相同,基本结构为独辕、一舆、一轴、两轮、一衡。辕与轴呈十字相交,

舆置于其上,辂尾稍露在舆后。舆的形式有方形、圆形和梯形三种,舆后中部设门。衡的形式有直与曲两种样式,在衡之内侧,轭之左右各有一轭^[11]。同时学者们根据考古发现并结合文献记载,对车马具名称进行考订,取得了很大进展,基本上搞清楚了古代马车各部件的名称、形制与用途。《殷周车制略说》、《中国古独辂马车的结构》、《中国古车舆名物考》代表了这一领域的最高成就。

早在上世纪30年代,就有学者对于马车的系驾法给予了重视,王振铎先生在研究商周车制时,从东汉入手,复原了东汉车制,表明当时的系驾法基本上属胸带式系驾法^[12]。外国学者对于中国古代马车系驾法的论述则显得过于主观,林巳奈夫的《中国先秦时代的马车》,认为中国古代的马车采用的是颈带式系驾法。这一见解随着秦始皇铜车马的出土而销声匿迹。孙机先生是第一个系统论述中国古车系驾法的。他在1984年发表的《中国古马车的三种系驾法》中阐述了中国古马车曾采用过的轭鞅式、胸带式和鞍套式三种系驾法,其使用时间约相当商周至战国,汉至宋,以及元以后的三个时期。这一结论已得到学术界的广泛认可。

车制研究与马车起源问题紧密联系在一起。通过对车子结构、马车系驾法的分析比较,许多学者认为中国的马车在结构与系驾方式上与西方有着很大的不同,以此来论证中国马车独立起源。正如前文所述,虽然从车制方面并不能真正解决中国马车的起源问题,但是中国学者在马车结构与系驾法研究方面取得的成就,依然值得我们重视。

3. 车马殉葬制度的研究

我国古代文献中不乏对车马殉葬制度的记载,但实际情况并不十分清楚。车马陪葬坑的大量发现,为研究中国古代的车马殉葬制度提供了可靠的实物资料。当前学者们普遍认为我国古代存在着车马殉葬制度,它是墓葬制度的重要组成部分,是社会等级制度的具体体现。但在表现等级制度的方式上,各家说法不一。崔大庸先生认为终西周一代,车马随葬制度仅限于上层社会中的一部分人中;春秋时期,车马器与其他礼器相结合具备了同等重要的地位;战国时期车马随葬制度趋于混乱^[13]。吴晓筠也认为商周时期车马埋葬在体现墓主身份等级方面始终表现得很松散^[14]。印群先生则认为西周时期的车马制度在商代的基础上进一步发展。当时存在着与贵族等级相对应的随葬车马制度,墓主身份与随

葬车马数的对应关系比商代更清晰:从诸侯至士一级,随葬车数由7乘至1~3乘,驾车马数一般由驾4马、骖2马降到了驾2马。随葬车数和驾车马数皆有明确的差别,等级构成更复杂。同时作者认为,东周时期车马制度与列鼎制度相结合,受到了礼乐制度的制约。春秋时期车马制度仍在进一步发展当中;到了战国时期,特别是战国中期,车马制度出现重大转折,某些墓葬中甚至出现了明器化的车马,说明此时的车马制度开始没落^[15]。

考古发现表明:商周时期的车马殉葬已经成为身份等级的象征,往往是墓葬规模越大,随葬车马的数量和比例就越高。但是这种关联的紧密程度并不像文献记载得那么严格规范。一方面,车马陪葬仅限于社会上层中的一部分人,其普遍性较之其他器用制度(如用鼎制度)小很多;另一方面在等级制度严格的商周时期,我们仅在三门峡虢国墓地见到一个相对严格的随葬车马制度,而其他诸侯国墓地的车马随葬就要松散一些。即使在虢国墓地也存在着一些特例,如M2001墓主为虢季,七鼎墓,属国君一级,按周代礼制应随葬10车,但该墓车马坑里发现13辆车;M2012墓主为梁姬,五鼎墓,大夫一级的贵族,按周礼当随葬车5辆,实际上车坑内的殉车多达19辆,远远超出周代礼制。因此考古发现中,从墓葬的等级与随葬车马数量上看,两者之间的对应关系并不像文献记载得那样严格规范。但我们并不能因此而否认商周时期存在着一套严格完善的随葬车马制度^[16]。文献记载与考古发现之间的错位应当是礼制(法令)与具体实践(随葬)之间矛盾冲突的表现,这种冲突是符合人类社会现实的。造成这种现象的原因是多方面的,其中很重要的原因是随着各地贵族自身地位、实力的增强,其遵守礼制的自觉性降低,炫耀攀比心理占据上风,因此突破礼制规定甚至僭越的事时有发生。

在探讨车马殉葬制度时,一方面我们要重视考古资料所传递的信息,另一方面对考古发现与文献记载的矛盾也应当有正确的认识及合理的解释,既不能只重视考古发掘资料而忽略文献记载,更不能将两者生搬硬套。

4. 车马祭祀的研究

尽管人们对车马坑的祭祀性质有了比较清楚的认识,但相关研究并不多见,仅见三篇与车马祭祀相关的文章,研究现状不容乐观。从已发表的文章看,一篇对商代的随葬车马坑进行分类,对其性质进行判

断认定,并初步分析了车马祭祀的方法及反映的车马殉祭制度^[17]。另一篇文章通过考察殷商两周的车马祭祀遗迹,讨论了车马祭祀坑的分类与形制、车马祭祀的对象及埋祭方法^[18]。这两篇文章都是以考古发掘资料为主对车马祭祀的探讨,最近的一篇文章在前者的基础上利用新出楚简中车马祭祀的记录以及考古发现的车马祭祀遗存,考察了东周时期车马祭祀的概况及其流变^[19]。

车马祭祀研究中的第一个难点是对考古发掘中车马坑祭祀性质的判断。对考古发掘的车马遗迹进行定性时,必须考虑到它的位置及其与周围遗迹的关系。并非所有的车马遗迹都是随葬品,有些就具有祭祀性质,如1935年在西北冈商代王陵区发现大型车坑一座,坑内埋车25辆。判断其祭祀性质的依据是:其坑位独立、分布在王墓周围并且坑形较大、所葬车的数量较多^[20]。这种判断无疑是有道理的。考古发掘表明:商代的车马殉葬形式比较单一,一般是在墓葬周围陪葬车马坑,或陪葬一坑或陪葬一组(通常是两座车马坑为一组),坑内葬一车两马一人。而像西北冈王陵区那样的大车坑,在殷墟非常罕见。结合其周围的遗迹分析,很有可能是用于王陵区的祭祀,而非殉葬品。

车马祭祀研究中涉及的第二个问题是车马祭祀的起源。赵文曾简单提出过这种祭祀的时间可以上溯到殷商时期。正如赵文所论,要追溯车马祭祀的源头,尚需结合车马起源问题来考察。由于目前对中国马车起源存在着不同的见解,自然车马祭祀的源头一时也难有定论。今后探讨此问题的思路是一方面要结合车马的起源问题追溯车马祭祀的源头,另一方面要注重考察车马祭祀的起源原因及过程。

车马祭祀研究中的最重要的问题是车马祭祀的对象及祭祀方式。“国之大事,在祀与戎”,祭祀对象应当在国家生活中占据重要地位,祭祀过程十分严肃隆重。但文献对于车马祭祀的对象及祭祀方式的记载并不多见,而考古发现更多地是呈现一种静态结果,因此现有研究基本以文献资料为主,考古发现仅仅是用来“证经补史”,得出的结论自然缺乏深度。对于祭祀对象的判断,参照文献记载固然必不可少,更重要的是考察车马坑与周围遗迹的关系以确定遗存的祭祀性质。对于祭祀方式、过程的考察,考古学完全可以通过更加细致的工作、严谨的论证、合理的推断实现复原古代车马祭祀的目的。

对车马祭祀的起源、形成过程及形成背景的分析是一项综合研究,这不仅需要考古资料的积累,还应结合文献资料,甚至要借鉴其他人文学科的研究成果,走多学科结合的道路是当前和今后考古学研究的必由之路。

三、余论

随考古学黄金时期的到来,考古学研究应该向更加深入、综合、全面发展。在前人研究的基础上,一方面继承前人成果,继续向前推进,另一方面对前人未能或未及涉足的领域积极开拓。车马坑考古涉及众多学术课题,在马车起源、古代车制、车马殉葬、车马祭祀等问题上已经取得了一定进展,但研究水平并不平衡。同时,车马坑考古研究中还存在着许多薄弱环节,如马车的制作工艺问题仅在个别文章中有所论及,车马坑的综合研究更是无人涉足。考古学要达到全面复原古代社会的目的,相关的过程性研究是必不可少的。遗憾的是,马车的起源过程、车马殉葬、祭祀的具体过程、车子的制作过程等问题几乎无人论及,由此,围绕车马坑的考古研究,我们还有很长的路要走。

[1][17][20] 郑若葵《试论商代的车马葬》,《考古》1987年第5期。

[2] 杨宝成《商代马车及其相关问题研究》,《华夏考古》2002年第4期。

[3] 郑若葵《论中国古代马车的渊源》,《华夏考古》1995年第3期。

[4] 王学荣《商代早期车辙与双轮车在中国的出现》,《三代文明研究——1998年河北邢台中国商周文明国际学术讨论会论文集》,科学出版社,1999年。

[5] 孙机《中国古马车的三种系驾法》,《自然科学史研究》1984年第2期。

[6] 王巍《商代马车渊源蠡测》,《中国商文化国际学术讨论会论文集》,中国大百科全书出版社,1998年。

[7] 龚缨晏《车子的演进与传播——兼论中国古代马车的起源问题》,《浙江大学学报(人文社会科学版)》2003年第3期。

[8] 桂娟《二里头遗址发现夏代车辙》,《光明日报》2004年7月21日。

[9] 衡云花、黄富成《技术与先秦古车起源蠡探》,《中原文物》2007年第6期。

(下转31页)

号,众患悉除。(8)若女人愿舍女形者,闻我名号,得转丈夫相,乃至究竟无上菩提。(9)令一切众生解脱魔网,安立于正见。(10)令为王法系缚,无量灾难煎迫者,皆得解脱一切苦恼。(11)令饥火烧身,为求食故作诸恶业者,先得妙色香味饱身,后以法味毕竟安乐。(12)贫无衣服者,我当施以所用衣服,乃至庄严具。

[32]《大正藏》第19册,第203页。

[33]《大正藏》第19册,第208页。

[34]佛舍利五重塔中的铁塔栏杆内有三尊南诏风格菩萨立像,说明佛舍利五重塔的功德主和云南南诏有着某些特定的联系。可能是功德主由当时南诏请来供奉于佛舍利五重塔中,并为佛舍利五重塔的断代提供了实物依据。南诏,唐代云南地方的王国名。夷语称‘王’为‘诏’,故‘南诏’意指‘南边的王’。本为哀牢夷之后,乌蛮的别种。其先原有六诏,各据一方,互争雄长。唐玄宗时,位于西南端的‘蒙舍诏’兼并其余五诏,成立统一王朝,自称南诏。开元二十六年(738年)入朝长安,玄宗授以‘云南王’爵位。天宝九年(750年),因受唐边吏的欺侮,乃起兵反叛,攻陷云南都护府,改称大蒙,并与唐决绝而臣属吐蕃,并受册立为东帝。嗣以不堪吐蕃征役,复归于唐,仍号南诏。五代时为段氏所据,称大理国,后为蒙古所灭。

[35]指释迦牟尼佛及在其以前出现的六位佛陀。即过去庄严劫末的毗婆尸、尸弃、毗舍浮等三佛,与现在贤劫初的拘留孙、俱那含牟尼、迦叶、释迦牟尼等四佛。这七佛皆已入灭,故又称过去七佛。

[36][37][38]《大正藏》第50册,第283页。

[39]《大正藏》第52册,第827页。

[40][42]十一面观音在1989年北京文物出版社出版的《中国美术全集雕塑编13》91页所登之图版中,头部已缺,1976年常盘大定与关野贞所编的《中国文化史迹第八卷》图版21页的十一面观音则是完整的。

[41]龙门石窟研究所编《龙门流散雕像集》第69页,上海人民美术出版社,1993年8月。

[43]报身指无数的圆满自觉觉悟了的佛陀。这些佛陀成道的经历、时间、救世度生的经验形成的一种物质形式,它表示佛的存在相,这些佛陀有“三十二中相,八十种好”严饰其身,佛陀之所以能拥有这一切,乃是以前无数善良行为的报果,诸如释迦的八相成道,药师的十二大愿,包括阿弥陀佛的四十八大愿等都属于觉悟的经验和过程。作为信仰对象,释迦、药师佛、阿弥陀佛等都属于报身之列。化身指佛依众生不同的根器、志趣、爱好乘性度化救世,就必要以众生的不同根性、志趣、爱好在世间现种种的身相。佛在世间或以觉者身,或以智者身,或以菩萨身,或以天、人、阿修罗、地狱、饿鬼、畜生等等六道之身,或多身或一身亲近众生,并伺机点化众生。佛为救世度生,而化出的种种权宜之身。

[44]《大正藏》第16册,第799页。

[45]《魏书》第114卷,第3028页,中华书局,1974年6月。

(作者系西安美术学院考古与艺术研究所副教授)

(上接19页)

[10]孙机《中国古车制研究的回顾与前瞻》,《文化的馈赠——汉学研究国际会议论文集》,北京大学出版社,2000年。

[11]刘一曼《殷墟车子遗迹及甲骨金文中的车子》,《中原文物》2000年第2期。

[12]转引自孙机《中国古车制研究的回顾与前瞻》,《文化的馈赠——汉学研究国际会议论文集》,北京大学出版社,2000年。

[13]崔大庸《初论两周时期车马埋葬制度》,《夏商周文明研究——'97山东桓台中国殷商文明国际学术讨论会论文集》,中国文联出版社。

[14]吴晓筠《商周时期的车马埋葬研究》,北京大学

考古文博学院博士学位论文,2003年。

[15]印群《黄河中下游地区的东周墓葬制度》,社会科学文献出版社,2001年。

[16]刘允东《中国古代的车马坑陪葬》,《文物世界》2008年第6期。

[18]李自智《殷商两周的车马祭祀》,《考古学研究——纪念陕西省考古研究所成立三十周年》,三秦出版社,1993年。

[19]赵海洲、曹建敦《东周时期车马祭祀探论》,《中原文物》2007年第2期。

(作者系山东工艺美术学院人文艺术学院讲师)