

一覽春秋瘞車馬坑

中國古車博物館

冬種一粒麥，夏收萬顆籽。」
山東端午節前後，正值麥收季節，一眼望去，齊魯大地到處充溢著搶收、脫粒、晾曬的繁忙景象。我們驅車沿著鋪滿麥稈的鄉間小路緩緩行駛，終於到了王族大姓的城皇鎮涯傅庄，我專程陪同王存祥教授來此尋根祭祖，圓了他從父輩至今90年首返故里的宿夢…

古城臨淄水

涯傅村長是位中年人，頗有一點文學功底，席間很是興致：「有朋自遠方來，不亦樂乎！我村雖無盛名，卻有地利之優——齊國古都的郊區民…」

齊國都城——臨淄，原為營丘。公元前11世紀，周滅商後，封太公姜尚于齊地，建立齊國，都治營丘，因城東臨淄水，從而更名臨淄，歷經2855年，沿用至今。



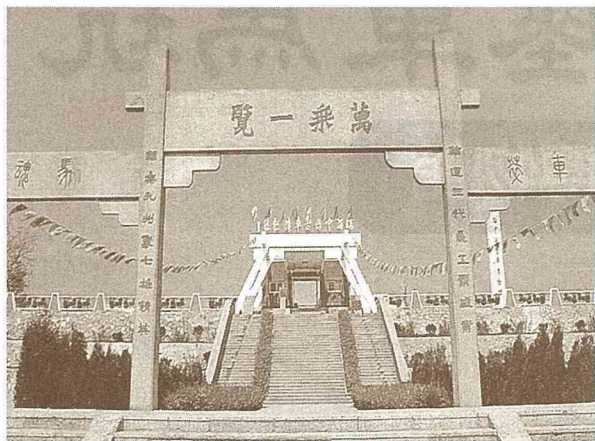
■春秋時代殉車馬復原模型。



■臨淄中國古車博物館。

據史書、方志記載：西周、春秋、戰國時期，齊國均以臨淄馬都城，歷39位國君，長達8百餘年。在齊盛之時，臨淄城內就有7萬戶居民，路上「車轂擊，人肩摩連袂成帷，舉袂成幕，揮汗成雨。」足見其繁榮昌盛之景象。在那時，臨淄就享有「海內名都」的美稱，這樣的城市在當時的世界也數僅有。」

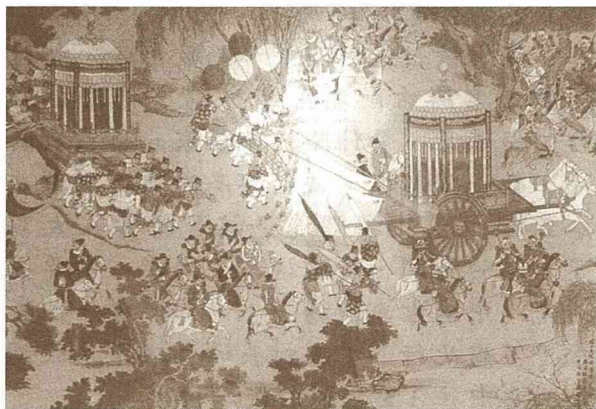
這位村長侃侃而談，如數家珍，將村周圍的名勝古跡數落了一遍，什麼桓公台、石佛堂、管仲陵、晏嬰家、金嶺清真寺、孔子聞韶處，談到興高彩烈，突然一本正經：「到我們這兒該看的實在太多了，限於時間，我建議二位學者一定要去觀光「中國古車博物館」，你們會一飽眼福，不虛此行。」在村長的動議下，我們便驅車前往3里之遙的後李村。



■廣場南面青石牌坊—萬乘一覽。

中國古車博物館

1990年，山東省開工修建橫貫全省的交通動脈—濟青高速公路，從省會濟南到海濱城市青島，全長318公里。為配合這個巨大工程，在發掘後李文化遺址時，發現了大型春秋時代(距今大約2500百年)的殉車馬坑。其規模之宏大，配套之齊全，馬飾之精美，為當代之冠，被列為1990年全國十大考古發現之一。為了保護、研究、利用祖先留下的這個歷史瑰寶，以後李春秋殉車馬坑原址為主題，集中國歷代古車之大成於1994年，建成了全國首家古車博物館—臨淄中國古車博物館。



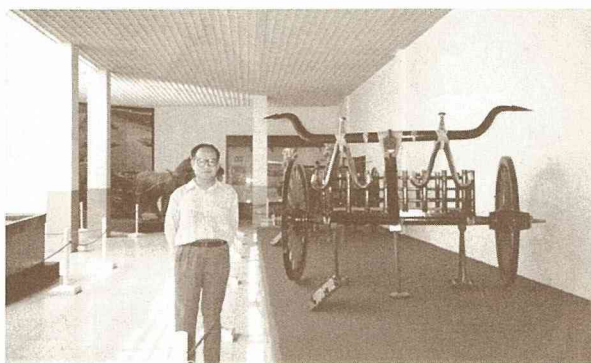
■中國古車圖。



■春秋時代殉馬坑。

該館北靠齊國故城，南對巍峨的田齊王陵，西臨淄水，東近安平故城，濟青高速公路橫貫其間，瘞車馬坑正置高速公路下方。全館占地13,000平方米，建築面積3,600平方米。

從停車場望去，高達13米的白色巨柱聳立在院內，巨柱上斜放一車輪，柱身有書法家張愛萍先生的手書「臨淄中國古車博物館」。



■商代車。(袁輝春 攝)



廣場南面，是一高大的四柱三樓青石牌坊，牌坊中額鐫刻四個魏書體大字「萬乘一覽」。左額為「車萃」，右額為「馬魂」。楹聯為「輪運三代鼎五霸盛業，輻集九州聚七雄精英。」字體古樸、蒼勁、明快！

走進牌坊，順地勢修有39級台階，拾級而上，穿過二道閣門即是地勢高亢的古車博物館的寬闊庭院。



■秦代車。(林青 攝)

中國古車與春秋殉車

古車博物館的主題建築居於中軸線上，成對稱格局，為覆斗造形，高16.6米，採用現代混凝土框架式，館頂是仿大木架形式，給人以古樸渾厚、雄健磅薄的藝術魅力。館分中國古車陳列和地下春秋殉車馬展廳兩大系列。陳列的主體是不同時代，不同性能的古車復原19輛、模型近百件，還有各種車馬飾件，出土文物、壁畫等國家文物珍藏。均極俱參觀、研究的價值。

車是人類征服自然的偉大發明之一。車的起源是多元的，直到15世紀末，世界上還有將近一半的地區不知道用車。中國關於車的記載則可以追溯到夏代，實用的車與用於騎乘的馬也曾在商代的墓葬中出土。可以說，乘車和騎馬的歷史幾乎和中國的歷史一樣長。

中國古車以其優異的性能在世界上長期處於領先地位，騎乘所用馬具中極為重要的構件——馬鐙，也是中國首先發明的。在這方面為人類陸上交通貢獻極大！所以李約瑟(J. Needham)引懷特(L. White)的話：「只有極少的發明像馬鐙這樣簡單，但卻在歷史上產生了如此巨大的催化作用。」

百車爭馳

中國古車的種類繁多，既有華貴的輅車、舒適的安車、軒車，載重量很大的輜車、輦車，有駕幾十頭牲畜的巨型車——太平車，也有一個人推動的獨輪車——鹿車、雞公車、諸葛亮創製的木片車，用於軍事上的餓鴉車、駕火戰車、炮車撞車、轆轤車、巢車、雲梯車、塞門刀車等等，農用

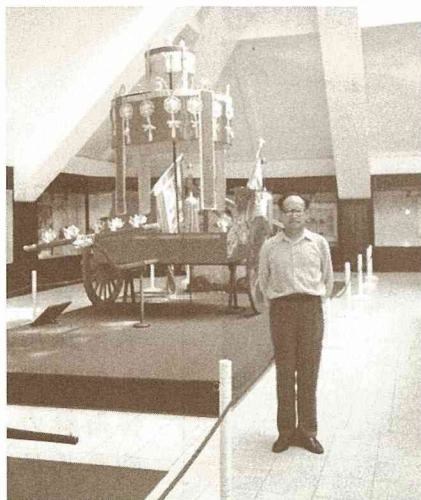
的、狩獵的、游牧轉移的，無不應有盡有；驅車的動力包括馬、牛、驢、騾、鹿、羊、狗、象、人力、風力，無不物盡其力。誠如中國古車專家孫機先生所言：「幾千年來，我國的造車駕車技術不斷創新、不斷改進，在人類交通史上留下了輝煌的轍跡。」

獨輪風帆車激發創意

在古車博物館裡，我見到了一個很不起眼的獨輪風帆車，這種車在山東大地仍能見到。未曾想到，英國科技史專家李約瑟先生竟將其列為中國古代的26種發明創造之一，與火藥、指南車相提並論。他如此高度評價道：「中國的帆車直接使荷蘭的物理學家和工程師Simon Stevin受到了啓迪，從而使他在北方沙灘上用張帆的車進行了成功的試驗。正是這些情況首先向歐洲人表明：人類有可能以每小時40英里的速度旅行，而不會受到明顯的損害。因此，裝著從景德鎮運出的瓷器的江西張帆獨輪車，雖然在中國本土上沒有給人以特別的印象，卻引起了近代科學那些帶頭人的想像，而近代科學在那以後不久注定要



■ 遠代駝車。(袁輝春 攝)



■ 唐代駱車。(袁輝春 攝)

製出每小時飛行400英里的飛機，或每小時飛行4,000英里的火箭。」

殉車馬坑向黃昏

我久久佇立在殉車馬坑前，凝視著這些遠在兩千多年前的殉車，殉馬，真讓人驚愕不已！這些車在當時也算是豪華型車

了，那些殉馬正值壯齡，大多是七、八歲口，而且都是闖過的。據考，春秋時代，擁有千乘之國（一乘為四匹馬駕一車）即為超級大國、強國了。後李殉車馬坑的墓主已無從考證，可以肯定，能用幾十乘豪華車、幾十匹上等的活馬來進行陪葬，已是非同小可的事，足以顯示了墓主的社會地位和實力。

殉葬制度不是中國獨有的現象，古埃及、印度、中東都流行。從我國殉葬制度的沿革也可窺見到社會制度的沿革。夏商時代用奴隸做殉品，春秋戰國用牲畜，而到了秦始皇以後便改用象徵性的陶俑了，這是社會進步所使然。

我目睹祖先留下的這些交通瑰寶，再側耳傾聽頭部上方高速公路上飛馳的現代汽車，上下兩層，卻跨越著兩千多年的時空，代表著迥然不同的兩個歷史奇蹟。

然而，令我積鬱的是，高速路上的眾多名牌車輛——德國的奔馳、日本的豐田、法國的雷諾、韓國的大宇、美國的卡迪來克等等，飛馳而過壟斷中國的路面…。在製造現代交通工具上，中國落伍了！就此而言，不能不說我們確然愧對了祖先曾創造過的交通輝煌…