

“弑君三十六，亡国五十二”，春秋时代，战乱频仍。这是战车的黄金年代，车兵成为军队主体，造成了上千辆兵车互相冲击的战场奇观。郑庄公以“鱼丽之阵”大败周天子、曹刿论战、齐桓公险被管仲射死、晋文公“退避三舍”……众多耳熟能详的典故都与车战有关。学者赵长征的新书《春秋车战》以经典史料为纲，系统梳理了战车的发展史和春秋时期的战争史，览车兵兴衰全过程，随诸侯命运共沉浮。

□长庚

马车何处来

在许多古籍中，都把奚仲作为车的发明者。相传，奚仲是夏朝的“车正”，即主管造车的官员。中国已知最早的马车实物遗迹，是在河南安阳殷墟出土的商代车马坑。这些车马坑最早属于公元前13世纪中叶的武丁时期。从考古遗迹来看，当时的马车已经比较成熟，但是它们所属的年代是商代后期，离传说中夏朝的奚仲还有着很大的距离。

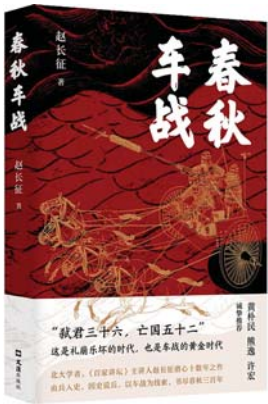
那么，马车在中国的历史，还能不能继续向前追溯呢？2019年，在河南周口平粮台城址，考古工作者在南城门内的早期道路上，发现了车辙痕迹。其中，一组基本平行的车辙间距0.8米，或为双轮车车辙印迹。该段路向东延伸并转弯向南，连通中轴道路，直通南城门。经碳十四年代测定，这些车辙痕迹年代不晚于距今4200年，是已知我国年代最早的双轮车车辙痕迹。

这些发现确实让人振奋，但其是否真的车辙，是什么车的车辙都还只能存疑，因此学术界更倾向以车子的实物和图像作为认定标准。以目前有限的考古资料，并不能勾勒出一个完整的中国车子发展史的轮廓。也就是说，仅从考古还看不到中国车子的雏形，以及它由简陋到成熟的循序渐进的完整发展序列。

同样的困扰还出现在驾车的家马身上。中国本土的马种，大多属于普氏野马，一般是较难被驯养成家马的。目前考古所知，商代晚期的遗址中出现的马骨，是在祭祀坑、车马坑中发现，带有马具，这是家马的铁证。但此前中原人对马从猎取食用到驯化的历史演进过程并不清晰。

视野放到全球。现在世界上已知最早的关于车的记录，是发现于美索不达米亚东南部计算板上的象形“车”字，年代是公元前3500年。比这年代更晚一些的，有美索不达米亚、中欧、东欧等地发现的车子图像、模型、车辙等。车子用来作战，最早的遗迹发现于美索不达米亚的乌尔王陵中，年代大约是公元前2600年。王陵中发现了三辆车，每辆车由两头牛牵引。另外，还出土了“乌尔军旗”，是一件蚌片镶嵌的贴画。在表现战争的这一面，画有五辆四轮战车，每辆车由四匹驴子牵引。其中最底下一行有四辆战车，从左到右，表现了战车从慢速行驶到加速冲击，杀伤、践踏敌人的过程，就像电影胶片一样。车上乘坐两人，一人左手驾车，右手执斧。另外一人站在他身后，手执短矛。

由于已知的欧亚、西亚的马车早于中国，于是关于中国马车起源，学术界形成了“西来说”和“本土说”两种观点。《春秋车战》倾向于“西来说”，其直接理由是，中国马车和西方马车有许多相似之处，



《春秋车战》
赵长征 著
新经典·琥珀文汇出版社

《春秋车战》讲述马和车轮如何塑造中华文明

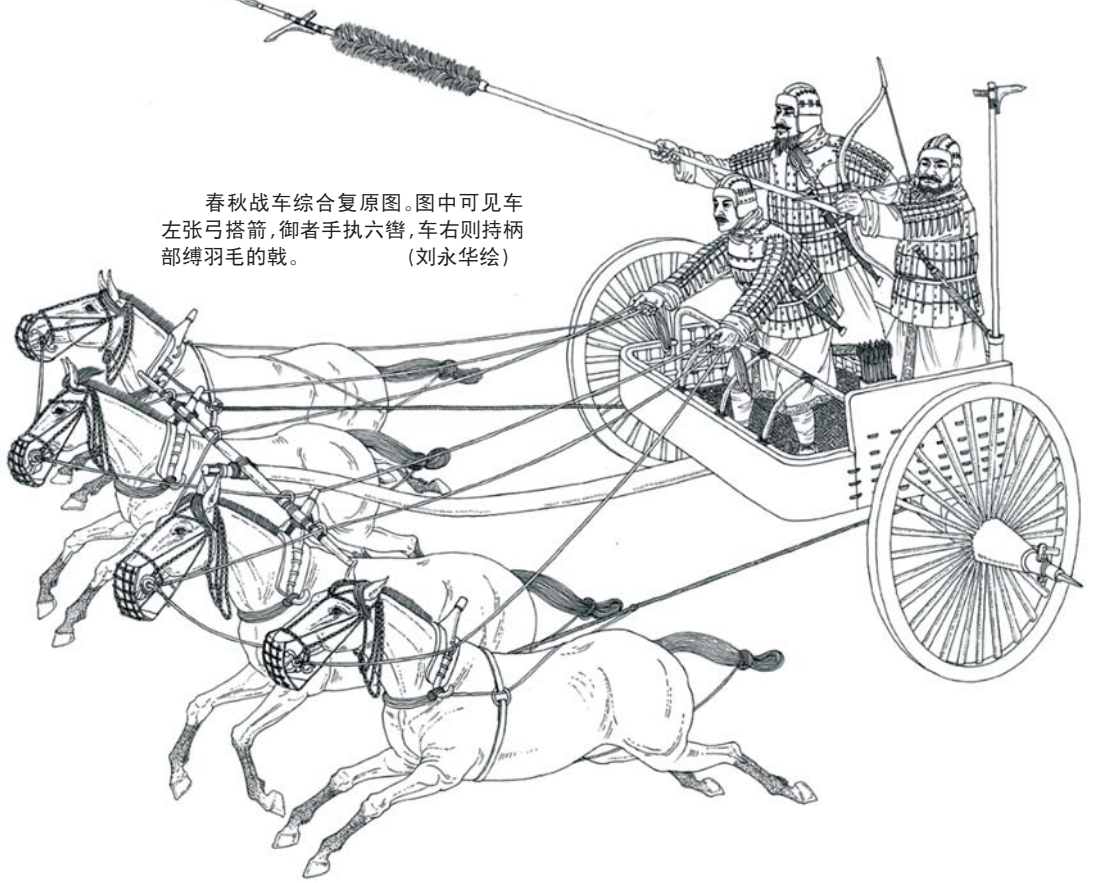
雄雄战车，牵动春秋时代进程

如都使用辐式车轮，都有结构相似的车軛、曲衡、车轂、车辖、轴饰，都有伏兔，车辕和车衡的连接方法类似。

应该注意到，由于年代过于久远，资料过于稀缺，中国车子的起源问题始终笼罩着一层厚厚的迷雾。比如，中国的马车和西方有许多不同之处，如马车的大小，车马器的质地、装饰。在新的突破性、决定性的考古材料发掘出来之前，“本土说”和“西来说”都还只停留在学术讨论上，没有定说。

“鞭策”有来历

战车又常常称为“兵车”“戎



春秋战车综合复原图。图中可见车左张弓搭箭，御者手执六辔，车右则持柄部缚羽毛的戟。（刘永华绘）

车”，这是直接说明其用途的。另外还根据其制造特点称之为“革车”“甲车”。春秋时期的战车，是单辕、两轮、四马的。前面一根很长的车辕，又叫“辒”。车辕的左右两边，各有两匹马，一共四匹，牵引着马车前进。车辕连着后面一根车轴，两者垂直相交。车轴两头各有一只轮子。

车轴上面有一个车厢，车上乘三个人。中间的为御者，负责驾车，就是司机。站在车左边的人称为“车左”，又称为“甲首”，负责射箭。而站在车右边的人称为“车右”，又称为“戎右”“参乘”，负责近距离格斗，保护车左和御者，擒拿敌人，还要兼管车辆的维护与修理。当然，这些岗位不是绝对固定的，那些武士们往往具有多方面的技能，在这三个岗位上都能够干得很好。

《春秋车战》指出，车左射箭，车右格斗，是因为人大多习惯右手用力。这样的安排，车左射箭比较方便，左手持弓，右手引弦搭箭；而车右执戈、矛、戟、殳等兵器击刺、勾杀、打砸，用力也很顺。如果对换一下，就很不方便了。

东周时代车战的对抗非常激烈。要在高强度的战斗中生存下来，必须增强战车的防护。为了保护马，人们经常给马也披上皮甲。对于战车车体，一方面，多用青铜零件加固车身；另一方面，在木质车厢外，再铺一层皮革，这道工序叫作“鞣”。还有更高的配置，就是在车身上挂装青铜甲板，可以称得上是“先秦时期的重型坦克”，其较早的考古实物见于山西曲沃晋侯墓地1号车马坑。但这种最高配置非常昂贵，大概只有国君、主帅和高级将领才用得起，而且整车重量大增，影响车子的机动性。

《春秋车战》还介绍了一些马车文化的典故，比如北宋文学家苏轼的“轼”字就与此有关。我们今天乘坐公交车、地铁，如果没有座位站着的话，常常要用手拉住吊环，或者握住横杆、竖杆，以避免跌倒。而在商周时代的马车上，所依赖的很重要的一个车上的部件就是轼。轼是车厢前端的一根小横木。更准确地说，是一根圆形的木棍，把它焅弯了，两侧竖着插在车厢的两边，中间的部分横过来，车上的人可以握住它，以维持身体

的稳定。当年父亲给苏轼取名字，就是希望儿子能像轼那样平淡无闻却不可或缺。

此外，“鞭策”一词也和马车文化有关。在今天的影视剧中，我们常常看到驾车的人用皮鞭猛抽车辆的驾马。实际上，先秦两汉时代的马车上，用来催马的工具并不是鞭，而是策。与柔性的皮鞭不同，策是刚性的，是一根小竿子，前端装有一个金属的短刺，可以用于敲击，也可以用于刺。因其长度并不是很长，所以主要只是作用于马的屁股。

至于鞭子，可以作为策的补充，但更主要是用来打人。一方面，可以驱散车旁边的行人；另一方面，也可以在战争中作为一种辅助的武器，来打击逼近的敌人。在日常生活中，鞭子是一种常见的惩罚用具，只是后来骑兵兴起，骑在马上，用鞭子打马比策更加方便，所以鞭子也就用得越来越多了。后来，在人们的生活用语中，就渐渐地鞭、策不分了。

被步兵取代

春秋时期，战车是军队的主力，相当于现代的坦克，对于装备简陋的步兵来说，在高度、速度、冲击力、打击力、防护力等各方面都具有极大的优势。春秋初年，各诸侯国在作战中能够出动的兵力，一般不过几百乘兵车。随着时代的发展，各国的军事实力都越来越强，军队规模越来越大。公元前632年的城濮之战，晋国参战的兵力是七百乘兵车。百年后，公元前529年的平丘之会，晋国出动了甲车四千乘。要知道，这已经是春秋后期霸主之国的兵力巅峰。而到了战国时代，各主要强国都号称“万乘之国”了，虽有夸张成分，但实际总数应该也不低。

但是随着历史的发展，战车逐渐衰落，步兵重新受宠。战国时代，车兵仍然是军队的重要兵种，但是地位已经逐渐下降。尤其是铁器的广泛使用，弩的大规模兴起，都使得步兵拥有了足以击败车兵的利器。与步兵一样新兴的，还有骑兵。所以，战国时代是车兵、步兵、骑兵并用的时代。汉朝以后，战车和车战的方式渐渐被淘汰。曾经叱咤风

云的战车，就这样退出了历史舞台。后来的军队虽也有战车，但实际形制、结构、作战功能、使用方法都已经跟春秋时期完全不一样。

《春秋车战》分析认为，车战在中原各国兴盛，很大原因是因为中国北部有着大片的平原，气候也比较干燥，雨水不多，地面较为坚硬，适合战车驰骋。但是随着作战范围的扩大，战车就需要面对越来越复杂的地形。北方的戎狄，多处于山地，善于步战。在山地，中原诸国的战车兵远不如步兵机动灵活，所以要纷纷发展步兵来和他们对抗。而南方的楚、吴、越等国更是丘陵遍地、水网纵横，雨量大，地面潮湿松软，战车机动性受到更大限制，还是步兵更加好用。人的耐力、持久力，尤其是面对复杂地形、植被的适应能力，其实是比马更强的。

另外，战车兵是贵族兵种，车战是贵族战争。只有贵族才能有资格充当车兵。在贵族道德的基础上，建立起了一整套军礼规范，使得春秋前中期的战争充满了道德感、仪式感。战争不仅仅是国家竞争的一种手段，也是展示贵族风度的舞台。随着武器装备的发展和战术的进步，步兵逐渐具备了与战车抗衡的能力。与此同时，山地战、城市要塞攻防战的比例逐渐上升，战车部队在这类作战中显得大而无当，派不上用场，步兵却都可以担当大任。各国在实践中，都慢慢发现了步兵的好处。而追求战胜的现实主义军事思想也慢慢取代了崇尚道德、礼仪的传统观念，诡计和诈伪被正面肯定，战争的表演性被取消。

还有一个重要背景是，从西周春秋前中期，实行的制度是国人当兵，野人不当兵。“国人”，指的是贵族和上层平民，只有他们才能有当兵的资格，平时要接受军事教育，并按期进行军事训练。而地位低下的“野人”，也就是普通庶民，下层平民，是没有资格当兵的。随着井田制逐渐瓦解，这一传统也逐渐消亡。战争规模越来越大，需要的兵员越来越多，大量的野人被允许加入军队。他们没有条件接受射御等专业训练，无法充当战车兵，只能充当步兵。平民的地位逐渐上升，步兵也就逐渐取代车兵，成为军队主力。