

## 秦始皇「車同軌」的問題

### ——秦史研究之三

韓 復 智

近幾十年來，學術界對秦始皇帝「車同軌」的看法，也和「書同文」問題一樣，存在着幾種不同的意見。

第一、翦伯贊、何茲全、范文瀾、林劍鳴與張傳璽諸氏等都認為秦始皇的「車同軌」，就是車軌寬度相同<sup>1</sup>。

其次、譚世保氏則主張「車同軌」是說車輛的形制都要符合禮制的法規。認為把軌字解作車輛的輪距是錯誤的<sup>2</sup>。

第三、陳槃先生說：「在春秋戰國以前就已同軌，而軌不必一定指車迹、車轍<sup>3</sup>」。

關於這個問題的真相究竟如何？以及這幾種意見到底孰是孰非，實有重新探討的必要。

### （一）今人對於「車同軌」問題的異見

#### （1）「車同軌」即車轍相同

近十餘年來，在秦史方面，儘管不斷的有新資料出土，但關於秦始皇「車同軌」問題的論著並不很多<sup>4</sup>。主要原因，當然是受材料的限制。因此，討論這個問題，必須從較早的有關著作開始。

翦伯贊在他的中國史綱——秦漢之部一書中，對這個問題的看法是：在春秋戰國時期，由於地方局限性的縛束，如戰爭的遮斷，政治的封鎖，以及各國的關稅制度不同，

1 翦伯贊著中國史綱——秦漢之部，頁45—46，該書于一九八一年更名為《秦漢史》校定本。

何茲全著秦漢史略，頁8—9。

范文瀾著中國通史簡編（修訂本第二編），頁12—15，

林劍鳴著秦史稿，頁381，一九八一年二月，上海出版，

張傳璽著秦漢問題研究，頁219，一九八五年十一月，北京大學出版。

2 譚世保著秦始皇的「車同軌，書同文」新評，一九八〇年，中山大學學報第四期。

3 陳槃先生著中庸今釋別記（中庸今釋，頁110—111，民國四十三年四月，臺北，正中書局出版。

4 參看復旦大學歷史系資料室編中國古代史論文資料索引（1949·10—1979·9），一九八五年一月，上海出版，

張傳璽等編1900—1980戰國秦漢史論文索引，一九八三年三月，北京大學出版。

貨幣制度不同，度量衡制度不同，乃至書寫契約的文字體裁和轉運商品之貨車的大小，亦皆不同。這些，當然要使得當時商業交換，感到極大的困難。

翦氏認為：歷史發展的原理，不是經濟遷就政治，而是政治服從經濟。所以當初期封建主義的政治體制一旦成為商業資本之發展的障礙時，他就必須被廢除。六國的滅亡與秦代的統一，正是這一歷史原理的實現。所以當秦代統一以後，首先便廢封建為郡縣，消滅以前六國的封區界線，從而掃除以前障礙商業交換之發展的領主政治和領主之間的混戰。為了適應商業交換全面發展的要求，秦代政府又把前代各自為政的經濟制度，宣佈廢除，重新確立一種全國一律的新制度。史記秦始皇紀云：「一法度衡石丈尺，車同軌，書同文字，」正是這一史實的說明。秦代的關稅制度，其詳無可考。但跟着六國的滅亡，則以前到處可以遇到的國境稅，必已撤消，高低不同的稅率，必已劃一，這是可以想見的。根據漢書食貨志的記載，可知秦代實已通行金屬鑄幣。金屬鑄幣，在戰國時本已通行，惟當時各國的鑄幣，輕重大小，形式花紋各不相同，商人換算，極感困難。到秦代便出現了通行全國的法定鑄幣。秦代不但統一了貨幣，並統一了度量衡。秦代的車制，寬皆六尺，因而天下之車，皆可同軌。秦代對於文字的書法，亦已統一，因而天下之人，書同文字。這些制度的革新，對於商品交換，商品運輸以及合同契約之締結，都有很大的便利。所以當時商人地主為之頌曰：「皇帝作始，端平法度……器械一量，同書文字。」在稅同率，幣同值，車同軌，書同文，度同長短，量同大小，衡同輕重，政令統一，戰爭息滅的條件之下，中國的商業交換，便開始走向以全國為規模而活動的歷史階段。總之，秦代商人的活動，不但突破了以前各封區的國境封鎖，並且也展開了突破四周諸種族之包圍的活動。而這就奠定了後來兩漢時代中國商業資本之世界活動的基礎<sup>5</sup>。

翦氏從經濟為歷史重心的觀點，認為秦始皇劃一全國的經濟制度，端在適應商品交換交換的要求。根據文獻與出土的資料顯示，在戰國時期，不但各國貨幣的輕重、大小、形式確不相同，計算單位也不一致<sup>6</sup>，而且各國度的長短、量的大小、衡的輕重也的確有很大的差異<sup>7</sup>。秦統一後，如允許這種現象繼續存在，對政府向農民徵收租稅，發給官吏俸祿，以及對當時商品的交換和經濟發展，都會發生極大的困難。所以，秦始皇的統一貨幣，統一度量衡政策，可說是適應時代的要求；而且從已經發現的大量遺物，證明秦始皇在統一全國後，確曾盡了極大的力量來實行這個統一的措施<sup>8</sup>。直到今天，

5 見前引翦伯贊著中國史綱——秦漢之部，頁45—52。

6 參見前引林劍鳴秦史稿，頁372—374及頁409—410。

7 參見俞偉超，高明撰秦始皇統一度量衡和文字的歷史功績，文物，一九七三年一二期（總二一一號）。

8 參看王世民著秦始皇統一中國的歷史作用——從考古學上看文字、度量衡和貨幣的統一，「考古」，一九七三年第六期。

就我們所看到的有關論著，對這個問題，似乎已成定論，成為學術界所公認的事實。因此，翦氏的意見是正確的。不過，如他所說，秦代規定車的寬度均為六尺，天下的車，都可同軌，也是為了商品的交換，就未免把問題看的太單純了。秦代在中央集權政體下，地方由朝廷直接統治，朝廷派人員到郡縣視察，或由地方派人員赴朝廷請示與報告，為確保來往的官吏都能順利到達各地去執行任務，確使各級政府間的來往公文必須及時無差錯的送達目的地<sup>9</sup>，或便利各地商品的運輸，更重要的是對內為便利始皇的歲時巡行郡縣，為防止已亡六國的死灰復燃，鎮壓叛亂；對外為防禦匈奴的侵擾，都極需要道路暢通，交通便捷。所以，秦始皇統一中國後，除即刻下令拆除阻礙交通的關塞、堡壘，和「治馳道」、修直道與其他道路外，為達到上述的目的，便統一道路和車軌的寬度，這也是為了當時的需要，勢所必然的措施，不能說單是為了商品的交換。

※ ※ ※ ※ ※ ※

何茲全氏指秦始皇為了鞏固統一和維持皇帝的政權，採取了一系列的措施，第一是統一文字，其次是把全國的度量衡制、車軌的寬窄、田畝的大小、錢幣的形制都統一起來，結束了戰國以來「田疇異畝，車涂異軌，律令異法，衣冠異制，言語異聲，文字異形」的紊亂現象<sup>10</sup>。他這種意見，和翦氏等多數學者的看法一樣，完全是根據史記、說文解字敘裏的記載而提出來的。

※ ※ ※ ※ ※ ※

范文瀾氏對這個問題的看法，也是依據太史公、許慎的記述，認為戰國時各國車軌寬狹不同，秦規定車寬六尺，一車可通行全國。他又指出：秦始皇據儒家支派陰陽五行家說，自以為得水德，以十月（亥月，亥屬水）朔為歲首。衣服旌旗都以黑色為貴。紀數用六（陰數），如六尺為一步，駕車用六馬，車寬六尺，符長六寸，冠高六寸。庶民用黑布包頭，稱為黔首。號黃河為德水<sup>11</sup>。他這種意見，引起了譚世保氏的批評，說他誤解了史記關於秦規定「與六尺」的記載。詳細情形，將在後面述及。

※ ※ ※ ※ ※ ※

林劍鳴氏也認為由於長期戰爭，戰國時期各諸侯割據勢力在各地修築了不少關塞堡壘。同時，各國之間的道路寬窄也不一致，影響交通往來。秦統一中國後，立即下令拆除阻礙交通的關塞、堡壘。秦始皇二十七年，修建馳道。三十五年，又修了一條直道，再加上在西南邊疆修築的「五尺道」，以及在今湖南、江西、廣東、廣西之間修築的「新道」，就構成了以咸陽為中心的四通八達的道路網。這樣，就把各地緊密地聯繫在一起。同時，秦又規定道路和車軌的統一寬度「車同軌」，「與六尺」，便利了交通往來

9 參看栗勁著秦律通論，頁392—393，一九八五年五月，山東出版。

10 見前引何氏著秦漢史略，頁8—10。

11 見前引范文瀾著中國通史簡編，頁13—15。

。我國今日長城線以南以西的廣大地區，除青海、新疆外，都直接包括在這一偉大的交通網內。就是青海地區，雖與秦都咸陽無直接幹線可通，也有着不同程度的交通聯繫。在秦朝修築的主要道路經過之地，分布着戰國以來發展起來的重要城市，這對於促進當時各地經濟、文化交流，起着積極作用，在軍事和政治方面，也具有重要意義<sup>12</sup>。

由此可知，林氏和范氏等人一樣，也把「車同軌」、「與六尺」解釋為車軌寬度的統一，車寬六尺<sup>13</sup>。當然這種看法和譚氏的意見也完全不同，但譚氏在他的秦始皇的「車同軌，書同文」新評一文中並沒言及林氏，不知是何緣故？

※ ※ ※ ※ ※ ※

日人西嶋定生氏在他的秦漢帝國一書中，對此問題，也只指為車的寬度統一，並沒說明車寬的尺數<sup>14</sup>。

渡邊龍策認為秦始皇的車同軌，就是統一所有車輛的寬度，所有道路的修築，乃在便於政令的傳達、貨物通其有無以及軍隊的調動，對秦國一統天下的鞏固，有非常大的貢獻<sup>15</sup>。他所謂車輛的寬度，顯然是指車軌的寬度，也就是車輛的輪距。

以上是中日學術界關於秦始皇「車同軌」問題的第一種意見。持此種意見的尚有多人<sup>16</sup>，在這裏只列舉數人作為代表。關於第二種意見，到目前止，僅看到過譚世保氏的那篇文章。故下面的討論，只以他的看法為代表。

## (2)「車同軌」即車輛之形制要符合禮制法規

譚世保之秦始皇的「車同軌，書同文」新評一文，最初刊載於中山大學學報一九八〇年第四期，次年，為一大學的書報資料社，選入複印報刊資料。譚氏在文章開頭就大為壓低秦始皇的「車同軌，書同文」這項措施的歷史作用，明白的指出：在禮記、中庸裏早已有「車同軌，書同文」的記載，秦始皇只是沿用了這一口號，如就實施的時間，收到的效果和對後世的影響來說，秦遠不如漢代。為便利討論起見，特地將它抄錄在這裏：

以往，學術界對秦始皇統一中國的文治武功有過很高評價，而所謂「車同軌」，「書同文」幾乎是每論必及的。它不僅被稱為促進中國經濟、文化的偉大措施，甚至被認為是向儒家作鬭爭的重要手段。其實「車同軌，書同文」的提法早已見於「禮記、中庸」，該篇記錄了相傳為孔子所說的話：「非天子不議禮，不制度，

12 見前引林劍鳴著秦史稿，頁381—382。

13 關於此問題，另可參見林劍鳴等合著秦漢社會文明，頁24，一九八五年九月，西北大學出版社出版。

14 西嶋定生著秦漢帝國（中國歷史第2卷），頁37，昭和五十年四月第2刷，東京，講談社。

另見黃耀能譯白話秦漢史，民國七十二年十月，臺北，文史哲出版社總經銷。

15 渡邊龍策著、黃欽文譯秦始皇傳奇，頁54，民國六十八年元月初版，臺北，平凡出版社。

16 如楊寬（戰國史修訂本，頁394）等。

不考文。今天下車同軌，書同文，行同倫。雖有其位，苟無其德，不敢作禮樂焉。」秦始皇不過是沿用了這一口號。而且由於秦朝是中國歷史上最短命的王朝之一，所以它那套禮制的實施時間是短暫的，繼起的漢朝自有新一套。歷代新生的王朝總愛吹噓自己這方面的功績，就連東漢光武帝在結束西漢末短暫的混亂局面後，也在泰山刻石宣揚自己「書同文、車同軌，人同倫」等功德。如就實施時間，取得的效果及對後世的影響而言，漢無疑遠遠超過了秦。

譚氏指出，關於秦始皇的「車軌」，在史記中只見於秦始皇本紀二十六年，原文是「一法度衡石丈尺，車同軌，書同文字」。他認為，「車同軌」是說車輛的形制都要符合禮制法規。他所持的理由是：在古代社會裏，只有士大夫官僚貴族才有資格乘車，而且車輛的形制大小必須與車主的身份地位相符。因此車輛的形制是古代禮樂制度的一個重要方面。前面所引禮記、中庸那段話也可作一旁證。因此，他認為，秦朝建立後，對各種車輛的形制作出新的統一規定，要各色人等共同遵守，這顯然是維護等級制以加強皇權的措施。他並指出，長期以來的流行觀點卻誤把「車同軌」的軌字解作車輛的輪距。因而，說它的意思是規定全國車輛的輪距，在促進經濟交通方面具有很大的意義。他以范文瀾的中國通史簡編為例，說范氏賦予秦始皇的「車同軌」兩種重大歷史意義：第一、說它是「促進共同的經濟生活」的代表性措施。理由是「戰國時各國車軌寬狹不同，秦規定車寬六尺，一車可通行全國」。第二、說它是「促進共同文化上的共同心理狀態——行同輪」措施的一部分，理由是「秦始皇據儒家支派陰陽五行家說，自以為得水德，以十月（亥月，亥屬水）朔為歲首……六尺為一步，駕車用六馬，車寬六尺，符長六寸，冠高六寸」。因此，他批評范氏說：「范老認為秦始皇這些措施和儒家思想一致，這無疑比後來把它納入儒法鬭爭軌道的觀點正確。但是他對這些措施的分析評價也有偏差和過高之處<sup>17</sup>。

譚氏指范文瀾所謂「秦規定車寬六尺，一車可通行全國」的說法便誤解了史記關於秦規定「輿六尺」的記載。他說：「衆所周知，古代的馬車不同於現代的火車，一定要在所有車輪距和路軌距相等的情況下才能通行全國。」譚氏承認，在戰國以前各國車軌的寬狹確有不同。他根據出土的古代馬車的實物測量得知，在河南出土的三輛殷代馬車的軌寬分別為 2.15、2.4、2.17（米）。在陝西、北京、山東等地分別出土的三輛西周馬車的軌寬為 2.25、2.44、2.24（米）。春秋以後，馬車的軌道明顯變狹。河南陝縣上村嶺出土的五輛春秋馬車的軌寬為 1.8、1.84、1.66、2、1.64（米）。河南輝縣出土的四輛戰國馬車的軌寬為 1.9、1.4、1.85、1.8（米）。（以上是他引自文物一九七七年第五期楊泓的戰車與車戰一文中的殷周時代車子各部分尺寸表。）譚氏指出，從以上統

17 見前引譚世保文，頁48。



計數字表明了，戰國以前的馬車之軌寬差異並不是純粹由於時代或國別不同造成的。因為不僅不同朝代或不同國度之間的馬車的軌寬有差異，而且同一時代同一地點的車輻的軌寬也有差異。但不論從全體或局部來看，這種差異都是極小的。例如，從殷到西周六輛馬車的軌寬差距最大是0.29米，從春秋到戰國的九輛馬車的軌寬差距最大為0.6米。這樣的差距是決不會造成交通不便的。至少，我們從未發現那本古書上說過由於各國的車軌寬狹不同，齊燕的馬車到了秦楚就不能通行。正如現代車輛型號千差萬別，從未發生過要求「車同軌」一樣。他引用文物一九七九年第七期，裘錫圭的談談隨縣曾侯乙墓的文字資料一文，指出，古代馬車也有各種型號和用途，它們的軌寬也無須強求一律。例如，戰國曾侯乙墓出土的簡文記載的車輻名目便有路車、戎路、大路、游車、安車、魚軒、墨乘……等。關於駕車的馬匹數目就有駕兩、駕三、駕四、駕六等。他根據這項資料，說秦始皇規定全國馬車一律「車寬六尺」，「駕車用六馬」，這是不可思議的。接着譚氏指出，古代的馬車不但是交通工具，也是歷來被統治階級作為等級身份的標志。什麼等級地位的人可以享用什麼樣的馬車，歷朝禮制都有嚴格的規定。秦朝是等級森嚴的專制王朝，自然也不例外。他根據後漢書輿服志上的記載說，漢時關於前代的車馬制度有兩說。一說「天子駕六馬，諸侯駕四，大夫三，士二，庶人一」；一說「天子至大夫同駕四，士駕二」。我們至少可以肯定，秦漢皆有駕六之制，為天子所獨用。史記所載秦始皇規定「輿六尺」、「乘六馬」的「輿」和「乘」並不是泛指所有的馬車。他又據漢書昭帝紀中「乘輿馬」的注及後漢書輿服上的記載，確認秦漢時代的「乘輿」一詞為天子的馬車專稱。因此，他說，如果全國的馬車都寬六尺，駕六馬，那怎麼得了<sup>18</sup>！

譚氏對秦始皇規定「輿六尺」、「乘六馬」的解釋，是因為自殷、周以來的車馬制度，歷經春秋戰國，遭到破壞。秦始皇的這項規定，是重新規定了代表天子特權的車形和駕馬數，不准其他人僭用。這是恢復禮制以加強皇權的措施，與經濟上的交通運輸沒有直接關係。不但如此，他反而認為古代（包括秦）的車馬制度對民間的經濟生活和商業交通的發展是一種阻礙<sup>19</sup>。

此外，譚氏認為「車同軌」等措施對共同的文化心理狀態有什麼促進，那也是不足道的。他指出，秦始皇既不是中國歷史上提出這類措施的第一個統治者，也不是最後一個統治者，有什麼必要單單對他大肆表彰呢？更何況他的「水德」很快被漢的「火德」取代，諸如衣服旌旗以黑色為貴，老百姓只准用黑布包頭等規定也跟着煙消雲散<sup>20</sup>。

18 同上，頁49。

19 同上，頁49—50。

20 同上，頁50。

譚氏在文末又強調說：「我們把『車同軌，書同文』理解為各種車輛的形制和命令的格式都符合禮制法規，並非首創。在古史書上早已有明確的先例，把『禮記』的『車同軌，書同文』縮寫為『車書共道』。由此可見『同軌』、『同文』和『共道』三詞是同義相通的。現在，應是給秦始皇的『車同軌，書同文』以新評，還其歷史本來面目的時候了」<sup>21</sup>。

從上面看來，無可諱言的，譚氏此作，是很有深度的一篇文章。他希圖用文獻與考古資料證明他的看法是正確的。但是我們認為仍有值得商討的必要。

第一、如前所述，譚氏認為秦始皇的「車同軌、書同文」是沿用了中庸裏的話。這就牽涉到中庸的成書年代問題。今世學者，對此問題的意見頗不相同，有的斷定它是秦漢之際的作品<sup>22</sup>；有的主張中庸大學都是出於孔門，決不是出於秦漢人之手<sup>23</sup>；也有的認為今日的中庸，原係分為上下兩篇，上篇可以推定出於子思，其中或也雜有他的門人的話。下篇則是上篇思想的發展。它係出於子思的門人，就是將現今中庸編定成書的人。此人仍在孟子之前。後來，當禮記家將它收入於禮記之內，使其成為禮記四十九篇中之一篇時，又將與前兩部份原無關係的其他斷簡零篇收入，遂成為現行中庸之另一部份。中庸裏的第十六、十七、十八、十九章的「子曰」那些話，都與中庸本文無關，都是由禮家所雜入到裏面去的。而二十八章則由兩「子曰」所組成，於下篇全文為不類。所以這一章也可以斷言，是由禮家所雜到裏面去的。不過這一章中有「今天下，車同軌，書同文」數語，起後人之疑，以為這是秦統一天下以後的文字。但此章既分明是禮家編定時所雜湊進去的，自與中庸下篇的時代問題無關。但是同為孔門的遺簡<sup>24</sup>。先秦的古籍，經過秦代博士的傳承整理，因而雜入傳承整理者當時的思想與資料，是極合於情理之事實，此不獨中庸為然。中庸「愚而好自用，賤而好自專，生今之世，反（復）古之道，如此者災必逮夫身」數語，分明係法家責備儒家的口氣，這是秦博士所雜入，而無庸諱言的。但不能因此而遽推翻其全書的出處。就如史記一書，除褚少孫補缺者外，經後人所附益的也不少，豈可因此而遽疑其非出於司馬遷之手<sup>25</sup>。

據史記載，叔孫通係秦代博士，漢二年（前二〇五年），降漢王，後拜為博士。五年（前二〇二年），曾采古禮與秦儀為高帝定朝儀。惠帝即位後，「徙為太常，定宗廟儀法。及稍定漢諸儀法，皆叔孫生為太常所論著。」<sup>26</sup> 由叔孫通所出任的官職及其所從

21 同上，頁56。

22 參見錢賓四先生著中國思想史，第十八節，頁106，民國七十二年九月四版，臺灣學生書局。  
又錢先生在大學中庸釋義：朱熹中庸章句中按曰：愚而好自用五語，正與李斯奏秦始皇書中語同意。今天下云云，孔子、子思時皆不能有。故後儒疑中庸為秦書，實非無據。（四書釋義，頁385，民國六十七年七月再版，臺灣學生書局）。

屈翼鵬先生著古籍導讀，頁29及頁178，民國五十三年九月，臺灣開明書局。

23 陳榮广先生著中庸辨疑，民主評論第五卷第二十四期，民國四十三年十二月。

24 徐復觀先生著中國人性論史，頁103—106，民國五十八年一月初版，臺灣商務印書館。

25 徐復觀先生著中庸的地位問題（學術與政治之間，頁402，民國六十九年四月臺一版，臺灣學生書局）。

26 史記卷九十九叔孫通傳（新校史記三家注本，頁2721—2725）。

事的工作推知，他之整理禮記，應該是很自然的事。所以屈翼鵬（萬里）先生認為叔孫通是最初編集禮記的人<sup>27</sup>。由此可知，「為漢家儒宗」<sup>28</sup>的叔孫通編集禮記之年代如不在秦代，即在漢高帝或惠帝之時，他將秦漢統一中國後的「今天下，車同軌、書同文，行同倫」的景象雜入到禮記中庸裏，是極為可能之事。如此說不誤，就不能說「秦始皇不過是沿用了這一口號。」我們從秦始皇在全國推行統一文字的政策，積極的開發交通事業，以及統整全國的社會風俗等措施看來，也足以證明秦始皇並非只「沿用了這一口號」。

第二、關於漢光武帝宣揚自己功德的言辭，可說是向秦始皇學的，但他和秦始皇的最大不同處，即秦始皇確實有統一車軌的寬度與統一文字等歷史背景，和具體的措施，而光武帝沒有。他只不過把當時已有的實際情形，宣揚成為自己改造的功德罷了。其實那都是從始皇之積極改革的基礎上發展出來。先就他所謂的「書同文」而言。因為秦始皇除以小篆做標準字體統一全國文字以來，並命程邈制定隸書，對來自秦國民間的簡易書體進行了統一整理工作，正式承認它是小篆的輔助字體。由於隸書比小篆好寫得多，人們都樂於使用，到了漢代很快就代替小篆而成為主要的字體<sup>29</sup>，在東漢更是通用隸體字了<sup>30</sup>。再就光武帝所說的「車同軌」而論。秦代所修的馳道，是「專為天子巡幸的快道」，也就是通達天下的國道。漢代的驛站，也是隨着這些主要的道路去分布的。這種通行的大道，在全國任何地方，都可以通行車輛<sup>31</sup>。這是因為漢代是一個大陸的國家，要維持一個有效的統治，非有一個有效的交通不可。所以漢代對陸路交通的開闢，十分積極，然漢代所仰賴陸運得以維持國家之完整，以及國防軍資供給的主要交通工具，自然是馬車與牛車，假如當時這類車輛的車軌寬度不一致，必然會影響政令的傳達與物資的轉輸。因此從陸運的成效推知，漢代車軌的寬度也必定是相同的。

第三，譚文的主旨，是堅持秦始皇的「車同軌」即指車輛的形制都要符合禮制法規。這與傳統的認知和第一種意見，都大不相同，這正是我們要提出討論的一個大問題。為了行文方便，特將它留在後面詳加述論。

### (3)春秋戰國以前即已同軌，然軌並不一定指車跡、車軌

民國四十二（一九五三）年，陳槃先生為教育部撰述「中庸今釋」（此書與「大學今釋」合冊，書名是「大學中庸今釋」，正中書局出版）時，在該書「敘說」叁、肆及「別記」中即提出了關於這個問題的看法。他說：

27 見前引屈翼鵬先生著古籍導讀，頁172。

28 同註26，頁2726。

29 從地下發現的材料看來，漢文帝時代已經把隸書作為日常的書寫文字了。參見勞貞一先生著漢代文化概述（勞餘學術論文集甲編，頁1384，民國六十五年十月初版，臺北，藝文印書館）。

30 參見陳直著漢書新證自序，一九七九年四月，天津出版。

31 見前引勞貞一先生著漢代文化概述，頁1371。



子曰：「今天下，車同軌，書同文」。案史記秦始皇本紀：「二十六年……一法度、衡石、丈尺；車同軌，書同文字。」又：「二十八年……作琅邪臺，立石刻，頌秦德，明得意，曰……器械一量（會注考證：中井積德曰，器械，通於諸器，不特軍器。岡白駒曰，一量，一制也），同書文字」。後人據此，致疑中庸，以為中庸晚出。蓋謂當孔子之世，不可能車同軌，書同文。此一意識之出現，當在秦始皇并天下改制作以後。今案此疑非也。「車同軌」，軌者，「說文」車部：「軌，車徹也。从車，九聲。段注……」（下略）如段氏說，是謂軌之通義指輿之下墮方空處；而中庸車同軌之軌，則指車之大小高卑之制度而言。而桂氏未馥等則釋為車道、車迹。說文義證曰：「『車徹也』者，徹、轍古今字。」（下略）。今按中庸之所謂「同軌」，不過是一種象徵式的，意謂天下政教統一，王室是尊，非國異政而家殊俗耳。不可看得過於着實。如造車，車之大小高卑，隨時改進，因地制宜，但當求其適合，實無所用其統一，亦勢所不能統一。然亦有若干僻陋地區，於造車工藝，或根本無所知（隱九年左傳：「北戎侵鄭，鄭伯禦之，患戎師，曰：『彼徒我車』」。註：「徒，步兵也」。又昭元年傳：「晉中行穆子敗無終及羣狄于大原，崇卒也。將戰，魏舒曰：『彼徒我車，所遇又阨』」。蓋春秋時戎狄，尚不用車戰），或者雖亦知之，而技藝甚落後，幼稚（成八年左傳：「（楚）巫臣請使於吳，……教吳乘車，教之戰陣」。疑吳舊亦有車，但未曉乘車作戰）。周為王室，天下文化之所集中，物質文明之水準較高，造車蓋亦無例外。周禮考工記於車之類別、作法，著錄甚詳；又曰：「周人上輿，故一器而工聚焉者，車為多」。周室之造車知識既高，又為天下共主，為求統一之效，交通斯其急務。然則授此等落後地區以造車之知識，助之發展交通，此可能亦是事實。至於魯衛齊晉之等國，厥初本自周室分封，其文物制度，與王室不無關係，顧亦不無因革損益於其間，此亦理有固然。然則曰車同法度云云，大體言之，自無不可。

至於訓軌為車道、車迹，此亦當活看。春秋時代之所謂車道，實即等於現代之牛馬車大道，既無所謂鐵軌，則普通之馬車、牛車，大小高卑，相差不致太遠，自無不可通行之理。江永氏曰：「非謂軌之廣狹有不同，則車枹（案枹，疑為柅誤），柅不能行也。兵車、乘車之輪六尺六寸，軌固是廣八尺，若田車之輪六尺三寸，則軌必狹矣；人所牽輓之輦輦，則軌又必狹矣。同塗往來，縱橫衰出，皆可行，非謂車必同軌而後可行也。若使皆行軌中，則轍深泥高，反枹（陞）柅難行矣。」案江氏所謂「轍深泥高」者，與桂氏等之所謂車道、車迹者相應。如同軌解作同車道、車迹——連軫接迹，則誠如江氏之說，勢必至於轍深泥高，反難行矣。然如解作天下一家，八達四通，殊塗同歸，則無所凝滯矣<sup>32</sup>。

由上可知，陳先生指出，段玉裁、中庸與桂未馥等對「車同軌」的軌字解釋各不相同，中庸之所謂「同軌」，只是一種象徵式的，不可看得過於着實。至於將軌解釋為車道、車迹，這點也應當活看。因為春秋時代的馬車、牛車，高低大小差不多，均可通行。並認為如把同軌解作同車道、車迹，便勢必由於轍深泥高，反而難以通行。如果解作天下一家，八達四通，殊塗同歸，便不凝滯了。

關於「車同軌」一辭的出現，最早也不是在「中庸」裏才看到的。陳先生以左傳、荀子及管子為證，說明此辭，在上世就有了。他說：

考隱元年左傳：「天子七月而葬，同軌畢至；諸侯五月，同盟至；大夫三月，同位至；士踰月，外姻至（正義：鄭玄、服虔皆以軌為車轍也。王者取天下，必令車同軌，書同文。同軌畢至，謂海內皆至也。）」案荀子禮論篇曰：「天子之喪動四海，屬諸侯；諸侯之喪動通國，屬大夫；大夫之喪動一國，屬士；士之喪動一鄉，屬朋友」。此與左傳所述舊制，大同小異，如云「天子之喪動四海，屬諸侯」，即左傳所謂「天子七月而葬，同軌畢至」。又管子君臣上篇曰：「天子出令天下，諸侯受令於天子。……書同名，車同軌，此至正也。……此先王之所以一民心也。」可見車同軌一辭，自上世既有之矣<sup>32</sup>。

其次，陳先生就事實與自經濟觀點說明管子所載：「先王之一民心，必令天下書同名，車同軌。」是正確的。他說：

管子云：「先王之一民心，必令天下書同名，車同軌。」而周禮秋官大行人之職亦曰：「王之所以撫邦國諸侯者，歲徧存；……九歲，屬瞽史諭書名；聽聲音；十有一歲，建瑞節，同度量，成牢禮、同數器。……（案此與上引始皇本紀比而觀之，則文義更明瞭）。」案云諭書名，即謂使書同名；同數器，所謂器，當然不止於車器；然而車器必亦在其中矣。是周禮此說，固既與管子之說相應矣。是則車同軌，必為先王政令所寄之一事，非妄言矣。就事實論之，古代交通、征戰，至晚自西周起，既以馬車為重要工具（中央研究院歷史語言研究所發掘之殷墟遺物，其中既有兵車），不然，西周統一局面之完成，必不如此其速。武王伐紂，「東觀兵，至於盟津，……遂與師，……是時諸侯，不期而會盟津者，八百諸侯」（周本紀）。其會師之如是神速，則其交通之便利，可知矣。滅紂以後，周室胙土分封，其勢散漫而不凝聚，故其於交通一事，自必更加重視，否則無以收統馭之效。更自經濟觀點言之，王朝之所以能維持強大者，胥由四方諸侯之能「任土作貢」，此為一定不易之理。貢賦有賴於交通之便利，此亦天經地義。事實則如此，顧西周之始都，偏居豈

32 見前引陳槃先生著中庸今釋別記，頁97—101。

33 見前引陳槃先生著中庸辨疑，頁3，總頁745。

鎬（今陝西長安縣西南），其於天下，不可謂適中；故周公攝政，遂營東都洛邑（今河南洛陽縣四五里），以為此天下之中，蓋交通固於此為便，故可以臨天下之諸侯。……試問：當時如交通梗阻，有如車不同軌，則周公之造東都，有何意義？既營東都，而天下諸侯皆會，則天下車同軌，可知矣。唯車之所以同軌者，初並不待天子之政令，文明進步，國族之間使節之往來，有無之貿通，自然有此需求，有此必要。但有如其國族僻處邊遠，或山谷阻深，或文化落後，則其與中國之交通，當然亦不免受天然之限制。然而亦人力可加以改進之，開發之，此則與明王政教，不無關係，故管子以為「書同名，車同軌，此至正也」，「此先王之所以一民心也」矣<sup>34</sup>。

陳先生又以歷史事實為證，說明兩周時確為「車同軌」。他舉例說：

唯古之明王有見及此，而其效亦可觀，故「昔周穆王欲肆其心，周行天下，將皆必有車轍馬跡焉」（左傳昭十二年）。試問：先王車同軌之政令，如祇收效一時，則穆王何能欲天下皆必有其車轍馬跡？是必當時有此客觀之可能，故使穆王乃有此奇想矣。更徵之春秋。當春秋之世，周室大權，漸以旁落，五霸爰起迭興，是其重心，既不集中於一朝一國。然而國族之間，交通自若也。載籍稱：齊桓公之九合諸侯，「兵車之屬六，乘車之會三」（齊語）。如車不同軌，何容有此兵車與乘車之會？成二年左傳云：（下略）。案晉、魯、衛共伐齊，齊敗，晉人將強令齊人盡東其敵。東其敵者，疆理即界畫皆東向，所以便晉人戎車之東行也。可見疆理順，則戎車之行也便。然此便與不便，亦不過程度上之差而已，非謂疆理不順，即不可通行也。不然，晉卻克以八百乘率魯衛之師伐齊之時，齊之敵未盡東，而師何以至齊？齊何以竟亦敗績？由以戎車通行之如此容易，吾人即可以推知，尋常馬車之通行，當亦無甚困難。尤其中州之地，大部為平原，地勢乾燥，水田稀少；而當時人口，亦不甚稠密，道路修治，宜易舉而不甚費；況古人之於道路，本甚注意，傳稱：周定王使單襄公聘於宋，假道於陳以聘於楚，而草穢塞路，司空不視塗（途），澤不陂障，川無舟梁，無表道之列樹，無寄寓之室廬；遂以謂陳侯廢先王之教，「不有大咎，國必亡」（周語中）。案單襄公，春秋中葉時人也。其云先王，當指春秋中葉以前，則知春秋中葉以前之王制，道路必修，諸侯亦奉之勿廢，而地官司徒「大賓客，令野修道，委積」云云，為不虛矣。又單公聘於宋楚，假道於陳，而所譏者唯陳，則知宋楚之道路，必修治矣，亦即能奉行先王之政令矣。由先王政制之必使道路修治，道路修治，所以便利交通，則車軌齊一，亦必有其政令如大行人職之所云矣。既已有此政令，而又有實効如前所論，然則孔子云「今天下車同軌」，何不可

之有矣<sup>35</sup>。

陳先生最後指出，關於中庸「同軌」「同文」之說，鄭玄舊注以爲出于孔子，而朱子以爲是子思之言。未詳孰是。但他前文所論，是從鄭氏。同時，陳先生又認爲，朱子謂兩周之世固既同軌、同文；至于子思生存的戰國時代，也未有遷改。這種言論，十分正確。至於兩周之世何以能同軌同文？朱子的意見是：

古之有天下者，必改正朔，易服色，殲黜號，以新天下之耳目而一其心志。若三代之異尚，其見於書傳者，詳矣。軌者，車之轍迹也。周人尚輿，而制作之法，領於冬官。其輿之廣，六尺六寸，故其轍迹之在地者，相距之間，廣狹如一。無有遠邇，莫不齊同。凡爲車者，必合乎此，然後可以行乎方內而無不通。不合乎此，則不惟有司得以討之，而其行於道路，自將偏倚蹉跎而跬步不前，亦不待禁而自不爲矣。古語所謂閉門造車，出門合轍，蓋言其法之同。（下略）

陳先生雖贊同朱子的說法，卻又說軌不必定指車迹、車轍<sup>36</sup>。

總之，陳先生根據殷墟遺物與文獻的記載，從事實和經濟觀點分析，「車同軌」一辭，在孔子以前就有了。也許實際上不能完全做到，但是對於時王客氣一點，挪來粉飾太平，未嘗不可。因此，他認爲中庸不會晚於戰國之世，對於現代學人，信從清儒葉西、袁枚、俞樾諸氏之說，以爲中庸出於秦漢人之手，不表贊同。惟日人藤塚鄰氏的看法與之相似<sup>37</sup>。

我們對於陳先生以上所說，有兩點要補充說明的，第一、根據考古資料（詳見後述）得知，不但我國的車制，從殷、周以來的單轅，到秦國已發展成雙轅，而且殷、周與戰國時期秦的車軌也不相同。這種情形，顯然與朱子的說法截然不同。第二、晉、魯、衛共同打敗齊後，晉人強令齊人盡東其畝，以便戎車東行。雖然說便與不便，只是程度上的差別，疆理順不順，固然皆可行車。但疆理不順，究竟不便，否則，晉人就不會強令齊人盡東畝了。

## （二）對於「車同軌」問題的商榷

近幾十年來，有些學者，對秦始皇「車同軌」的看法，有以上幾種不同的意見，我想在分辨孰是孰非之前，首先必須把「軌」的含義弄清楚，才可進一步討論這個問題。「軌」這個字，「說文」車部：

軌，車徹也。从車，九聲。段注：支部曰，徹者，通也。車徹者，謂車之下，

35 同上註，頁3—4。

36 見前引陳槃先生著中庸今釋別記，頁111。

37 同上註。

兩輪之間，空中可通，故曰車徹，是謂之車軌。軌之名，謂輿之下墮（同墮）方空處，老子所謂，「當其事，有車之用」也。高誘注「呂氏春秋」曰：「兩輪之間曰軌」；毛公匏有苦葉傳曰：「由輈以下曰軌。」合此二語，知軌所在矣；上距輿，下距地，兩旁距輪，此之謂軌。毛云「由輈以下」，則輿下之輈，軌也；輈下之軸，軌也。虛空之處，未至於地，皆軌也。……「中庸」「車同軌」，兼廣陋高庫言之。徹廣六尺，軹崇三尺三寸，天下同之，同於天子所制之度也。……車人，「徹廣六尺」，自其裏言之；匠人注，「徹廣八尺」，自其表言之；曰「由輈以下曰軌」，曰「兩輪之間曰軌」，自其裏言之；「少儀」，「祭左右軌」，……自其表言之。自軌徹之說不明，訓之以地上之迹。迹非不名軌徹也，而迹豈軌徹也？……如後人之憤憤，則許當云：軌，車輈也；輈，車迹也。已矣<sup>38</sup>。

由上可知，許慎將「軌」釋為車徹。段玉裁謂「軌」是指輿的下面墮方空處；「中庸」裏車同軌的軌，是指車的寬窄高卑。車徹寬六尺，軹（按即「苦」字，苦即輈字，車軸端也。）崇三尺三寸的天子所定的制度。

桂馥「說文解字義證」云：

「車徹也」者，徹、轍古今字。……史記司馬如傳：「結軌還轅」。索隱引張揖云：「軌，車迹也。」阮瞻事元曰：軌自為徹之名。軌廣八尺，匠人以為度；乘車、兵車、田車等兩輪同廣八尺。不如此，出門不合徹，故禮記中庸曰：「今天下車同軌。」是也。孟子：「城門之軌」；莊子：「車徹中有鮒魚焉。」並指車迹。馥案秦策：「車不得方軌」；魯靈光殿賦：「方二軌而竝入」；呂氏春秋勿躬篇：「車不結軌」。高注竝云：「車兩輪間曰軌」。兩輪間者，謂八尺之道也。詩十月之交：「天命不徹」。傳云：「徹，道也」；釋訓：「不徹，不道也」；郭注：「徹亦道也」<sup>39</sup>。

王引之的主張和桂氏相同，但辨解甚詳，參看他所著的「經義述聞毛詩」上濟盈不濡軌條<sup>40</sup>。

又張舜徽「說文解字約注」云：

桂馥曰：「徹、轍古今字。漢書文帝紀：『結徹於道』；陳平傳：『門外多長者車徹。』」舜徽按：凡史傳中所云「結徹」、「結軌」，皆謂車輪之迹縱橫交錯，如相糾結然也。否則不合以結言矣。本書軌、輈二篆比敘，朋其義同，知許（指許慎）意亦自以車迹訓軌無疑。段氏必謂軌為輿下墮方空處，非也。<sup>41</sup>

38 見前引中庸今釋別記，頁97—98。

據陳奇猷呂氏春秋校釋，頁98，臺北，華正書局。

39 見前引中庸今釋別記，頁99。

40 同上註。

41 張舜徽，說文解字約註，(四)，頁3770，臺北，木鐸出版社。



陳奇猷在「呂氏春秋校釋」卷十七勿躬篇中對「車不結軌」的解釋是：

高注：結，交也。車兩輪間曰軌。奇猷案：車不回走，故軌迹不交結。

從上面看來，桂馥將「軌」釋為車道、車迹，與許慎的釋為車徹相同。徹、轍古今字，「結徹」即「結軌」，意思就是車徹或軌迹不交結。獨段氏之說與衆說不同。

「軌」字的另一解釋為法度。漢書敘傳云：「東平失軌。」又「軌法」有二義：(1)猶言不法。晉書前秦載記：『王猛曰：「若以臣不能窮殘盡暴，肅清軌法者，敢不甘心鼎鑊，以謝孤貧。」』(2)軌範法度。史記孔子世家：「夫儒者，滑稽而不可軌。」

「軌物」意指法度。如左傳隱五年：「君將納民於軌物者也；故講事以度軌量謂之軌，取材以章物采謂之物；不軌不物，謂之亂政。」

又「軌則」即規範法則，如史記律書：「王者制事立法，物度軌則。」

又「軌道」此有三義：(1)遵循法度。漢書禮樂志：「宜定制度，典禮樂，然後諸侯軌道。」注：「言遵道猶車行之依軌轍也。」(2)天空行星繞太陽運行之路，天文學家名之曰軌道。(3)在路上敷設鐵軌以通車輛者曰軌道；如火車軌道、電車軌道是。

又「軌轍」也有二義：(1)車輪所過之迹。如「水經」渭水注云：「小隴山巖嶂高峻，不通軌轍。」(2)法則。「論衡」自紀：「與彼徑藝殊軌轍也。」

又「軌躅」意指車轍迹；每以喻古人陳迹。漢書敘傳：「伏周、孔之軌躅。」「文選」左思魏都賦：「不覩皇輿之軌躅。」<sup>42</sup>

總之，「軌」字不外乎以上二義，即「車徹」與「法度」。

其次，關於車的制作，起源甚早，於黃帝時已有車服，所以稱為軒轅，至夏后時，奚仲將其改制<sup>43</sup>。近十幾年來，考古學者都深信「二里頭文化」就是夏代遺跡。但在初步的發掘之遺物中，尚未發現有車的踪跡。夏商本為東西兩個部落政權的各自發展，及商湯兼併有夏，統一中原，而接受其文化，繼續發展成為商代早期文化，故商代早期文化具有「洛達廟類型文化」的特徵，實不足異。所謂「殷因於夏禮」，此其一端耳<sup>44</sup>。周文化承襲自商，也如商文化承襲自夏，所謂「周因於殷禮」。因此，我們若從考古學上證明文獻的記載，或如朱子所說西周之世固既同軌、同文；至於戰國時代，亦無所遷改<sup>45</sup>，這句話的可信度，就必須對近十幾年來所發現的各時代的車馬坑加以考察，關於殷代的，有民國六十一（一九七二）年發現的河南安陽孝民屯南地的一座，西

42 關於「軌」字的另一解釋為法度的數條，參看「辭海」，頁4247。

又「秦始本紀」云：「皆遵度軌」，也是此義。

43 見前引說文解字約註，（五），頁3740。

44 嚴耕望先生著夏代都居與二里頭文化，大陸雜誌六十一卷五期，民國六十九年十一月。

另見韓復智編中國史論集（中冊），頁798，國立編譯館中華叢書編審委員會，民國七十四年（一九八五）六月。

45 見前引中庸今釋別記，頁110。

周的有六十一~六十二（一九七二~七三）年發現的北京琉璃河的一座，戰國時期有六十一（一九七二）年發現的洛陽中州路的一座。這些都是一車二馬或四馬、獨轅兩輪，輻條十八至二十四根，車輿後邊開門。車子的木質部分雖已全部腐朽，但黃土中仍能保留木痕。只要仔細剝剔，仍可弄清楚它們的形狀和各部分的尺寸。這些車子與中共文革以前所發現的安陽大司空村（殷代）、西安張家坡（西周時代）、河南輝縣琉璃閣（戰國時代）等處所發現的車馬坑中的車子，形制基本相同。車上或近旁常有青銅兵器發現，可能是一種作戰時用的兵車<sup>46</sup>。今附殷代、西周及戰國時代有關車馬坑之圖片，俾作參考。見附圖一至圖五。

殷代的大型墓葬大部分都在安陽（西北岡、武官村、後岡）發現。圖一所示，即附屬於大墓。在此車馬坑中發現有馬的遺骨、車器及車痕，可以復原殷代的車制<sup>47</sup>。依圖測知，此車軌的寬度約為七市尺。

從圖一及圖二看來，殷代與西周的馬車，拉車的馬均為二匹，車都是獨轅，輿形長方。圖三中所示的西周馬車為四匹馬，車也是獨轅，圖測車軌約七·一市尺。圖四中之車，也為獨轅，車軌約七·三市尺。

近三十餘年來，在河南濬縣辛村、洛陽下瑤村和張家坡都發現有車馬坑。辛村共十三座，辛村最大的出車十二輛，馬七十二匹，犬骨八架，銅飾三〇〇餘件。車馬同坑的先埋馬，後埋車，出土時車壓在馬骨之上。馬都成雙數，二匹、四匹、六匹、八匹、以至七十二匹。車馬分開埋葬車與墓主人同坑的，則常在槨上一~二米墓之足端近墓道處，下瑤村的墓沒有墓道，在二層臺上遺留車輪、軛、輿等的痕跡，輪輻二十二、二十四輻。這兩處專埋車馬的保存完好。張家坡三個車馬坑各埋一車二馬、二車六馬、三車八馬，一墓的馬頭車輛各向前伸出兩個小洞，馬與車輪都埋在事先挖好的凹槽內。車是獨轅，輿形長方，輪輻二十二輻，痕跡都保存很好。輿紅色，軛衡等是褐色的。馬頭上飾有銅面具，或用兩排貝作轡飾。車馬坑中也都隨葬着兵器如戈、矛等<sup>48</sup>。可惜的是，至目前止，我們尚未能直接看到這些發掘報告，更無法測知車軌的寬度。

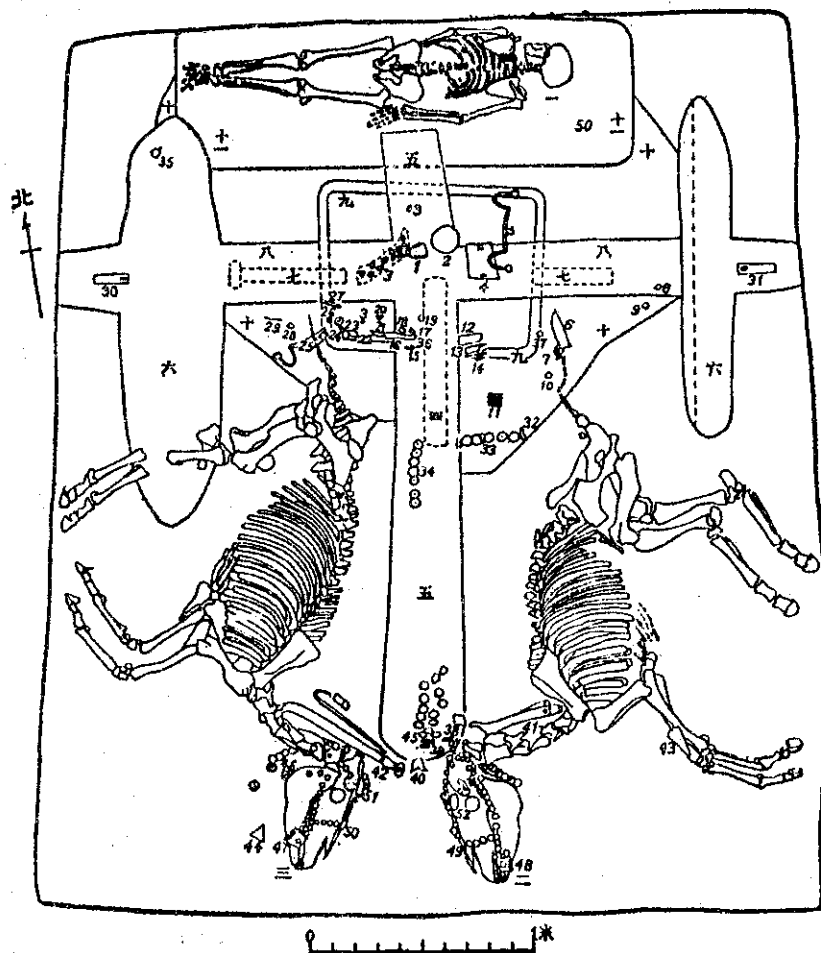
關於幾年前在陝縣發掘的一座春秋時代的車馬坑，因尚未看到任何有關資料，故不知其形制如何。如圖五所示，為戰國時代最重要車馬坑，坑中共出車子十九輛。夏鼐氏

46 夏鼐，考古學和科技史——最近我國有關科技的考古新發現。「考古」，一九七七年第二期，頁83。

47 考古學基礎，頁70—71，民國七十四年九月，臺北，弘文館出版社。

48 同上註，頁90。

圖一 殷代大型墓葬中車馬坑(49)

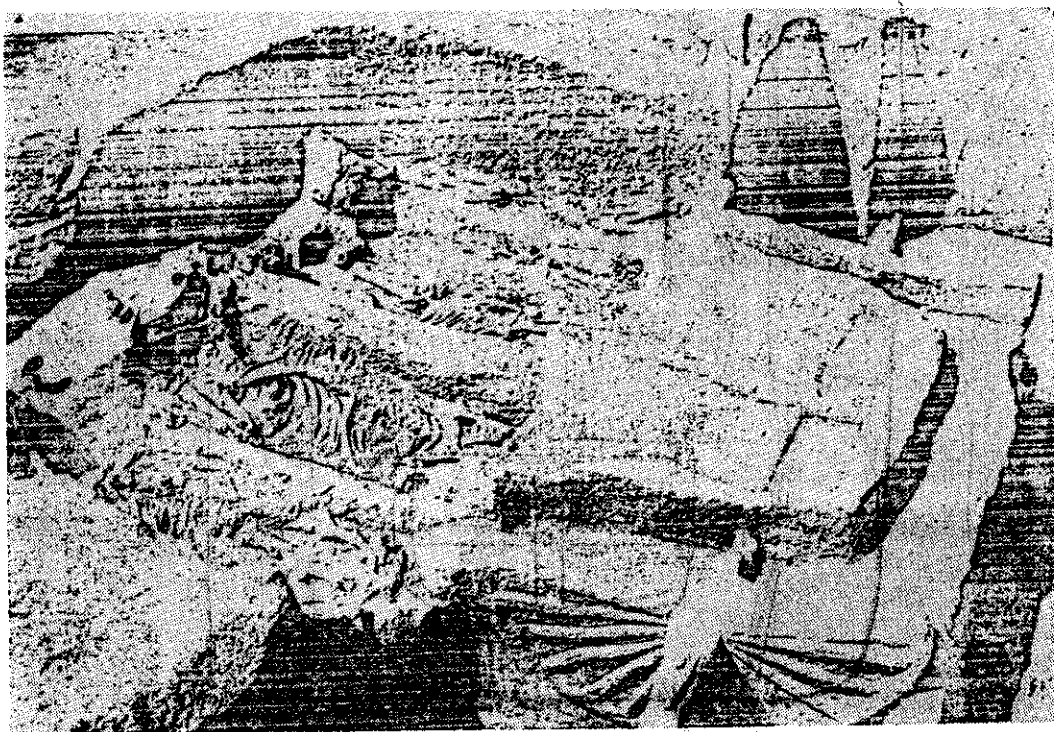


圖：殷代車馬坑平面圖

- |             |            |               |                 |                 |
|-------------|------------|---------------|-----------------|-----------------|
| 一.....人架    | 3.....貝    | 16.....銅刀     | 29.....鏃        | 42.....銅軛       |
| 二.....馬架    | 4.....銅梯弓飾 | 17.....石觚(尖部) | 30.....銅舌       | 43.....銅三角形器    |
| 三.....馬架    | 5.....銅弓形器 | 18.....骨管     | 31.....銅舌       | (轡?)            |
| 四.....車軌木痕  | 6.....石戈   | 19.....蚌泡     | 32.....骨飾       | 44.....銅三角形器    |
| 五.....車軌土槽  | 7.....銅鐵   | 20.....骨管     | 33.....銅泡(8個)   | 45.....銅泡(17個)  |
| 六.....車輪土槽  | 8.....骨管   | 21.....蚌泡     | 34.....銅泡(7個)   | 46.....銅泡(約58個) |
| 七.....車軸木痕  | 9.....骨管   | 22.....石觚(柄部) | 35.....銅帶鼻圈形器   | 47.....銅鑲       |
| 八.....車軸土槽  | 10.....骨管  | 23.....骨飾     | 36.....銅鐵       | 48.....銅鑲       |
| 九.....車輿遺痕  | 11.....骨矢  | 24.....骨管     | 37.....骨管       | 49.....銅泡       |
| 十.....紅漆痕跡  | 12.....銅折箭 | 25.....銅弓形器   | 38.....銅泡(約58個) | 50.....銅泡       |
| 十一.....黑灰遺痕 | 13.....銅箭  | 26.....蚌泡     | 39.....銅衡飾      | 51.....銅當盧      |
| 1.....銅鈴    | 14.....銅鐵  | 27.....骨飾     | 40.....銅衡飾      | 52.....銅當盧      |
| 2.....金葉    | 15.....銅鐵  | 28.....骨管     | 41.....銅軛       |                 |



圖二、北京琉璃河西周墓地車馬坑(50)

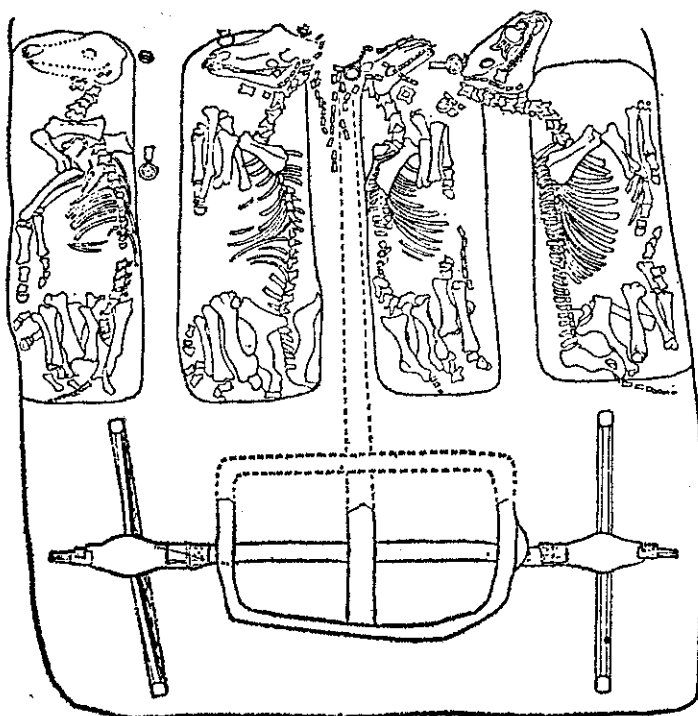


1. 號車馬坑 (自東向西)

2. 轅右馬頭

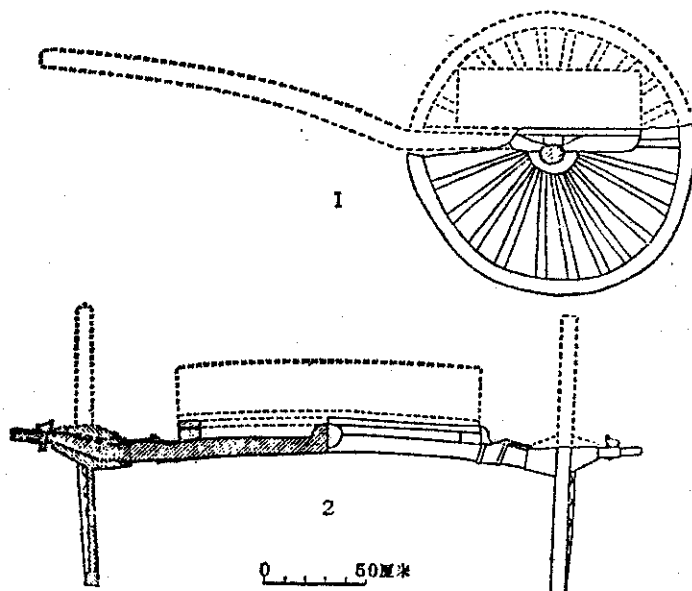


圖三、西周奴隸殉葬墓車馬坑平面圖(51)



圖三、一號車馬坑平面圖 0 50厘米

四、西周奴隸殉葬墓車的結構(52)



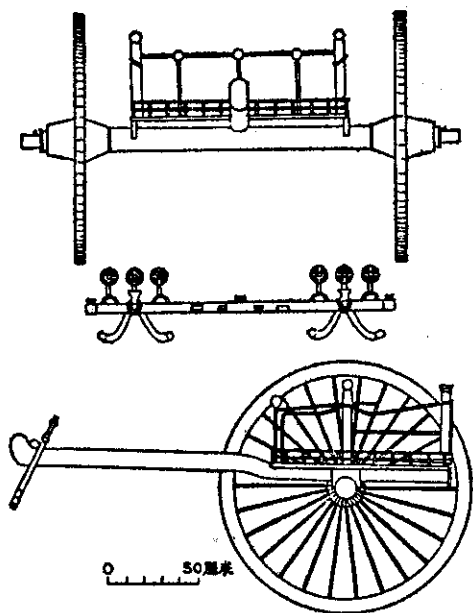
圖四、車的結構 1.側視 2.正視

51 同上註，頁319。

52 同上註。



圖五、戰國時代的車馬坑(53)



圖五、輝縣琉璃閣第131號車馬坑  
第1號車復原圖

曾根據遺跡復原出戰國的車制，發表在「輝縣發掘報告」中。第一號車的尺寸是：輪徑一四〇，牙高八，牙厚五・五，轂長三十八，轂徑二十二，輻數二十六，輻寬二，軌寬一九〇，輿廣一三〇，輿長一〇四，軾高二十六，轎高三十六，轅長一七〇（+），轅徑十八，軸長二四二（？），軸徑一〇～一二，衡長一七〇，衡徑三，軛長五〇厘米。

（有加號者，是遭破壞後的現存長度。有疑問號者，是痕跡不清楚）至於戰國的車馬飾，種類大體同殷和西周，但形制略異，例如戰國的轄較小，舌短而捲唇，衡鑣是銅衡曲鑣，或以角代鑣等等<sup>54</sup>。此外，從圖上看來，第一號車仍為獨轅。似為二匹馬拉的車。

六十四（一九七五）年六月，在湖南湘鄉牛形山一、二號墓中，發掘出戰國中期偏早的許多隨葬器物。湘鄉是楚國南境的重鎮，所以這些器物為楚國文物的一部分。其中有一件木車模型，包括彩繪車輪二個。由牙、輻、轂、舌、轄等構成（圖六：1）。輪徑五十、牙廣四、三、厚約二釐米，輪外作圓邊，內面較平，兩側微鼓出，上施黑漆，裏施黃彩。牙是用三根木材砍削成圓弧形，兩端用邊緣扣接加竹梢釘緊密斗合而成。牙

53 見前引考古學基礎，頁109。

54 同上註，頁108—109。

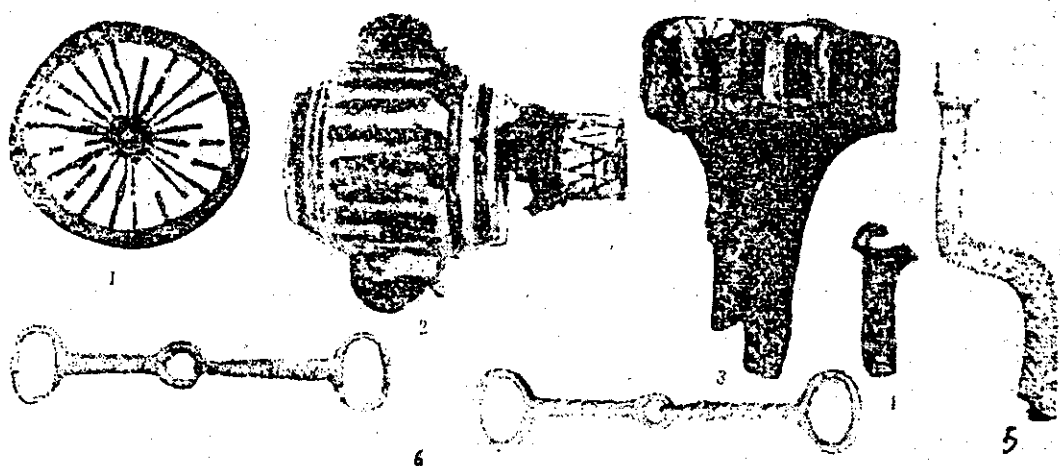
的內面等距鉗二十二個圓形小洞以承輻。輻條通長一八·四釐米，斂作圓柱形，股作扁平形。斂長七·四、直徑一·一釐米，有二釐米插入牙中，股長一一、厚〇·二釐米，有二、四釐米插入轂中。輻上粗下細，通體髹黑漆，表繪三道黃彩。轂作切頭橄欖形，通常九·八、最大直徑九·四釐米，承轆處外徑七、內徑三·五釐米。深一·九釐米。轂表中央等距鉗二十二個承輻的長方孔，每孔長四、寬〇·二、深二·四釐米。外髹黑漆，兩端以紅、黃彩間繪數圈。轆作三層圓塔形，中空以承軸，近轂處直徑約七、最外層內徑二·四、通長六釐米，外面兩層以紅漆為地，上施黑彩，繪以連續三角形弦紋一周，內層作斜面，上髹黑漆（圖六：2）。轄作長方形，銅質，通長五釐米，頂端鑄臥虎形，轄的兩端各穿一洞。轄即插在轆上以定轆于軸的鍵，即插銷，防輪滑出軸（圖七：上）。

輿，已破碎。車轆，已殘斷，殘長一三〇、寬五、厚四釐米，推測衡架在轆頭的下邊，可能是一輛單轆車（圖六：3）。車傘一件。馬銜二件（圖六：4）<sup>55</sup>。

關於此木車模型的车輪形制，報告中雖記載甚詳，可惜的是因為此模型殘破，出土前已為盜墓者所擾亂。兩個車輪分置於南、北兩邊箱，所以無法窺知車軌的寬度。

民國六十五（一九七六）年，在陝西省鳳翔發掘了秦國各期墓葬四十座，車馬坑四座，獲得了大量的遺跡、遺物，因為這裏是秦國都城——雍城的所在地，所以這些遺跡

圖六：(56)

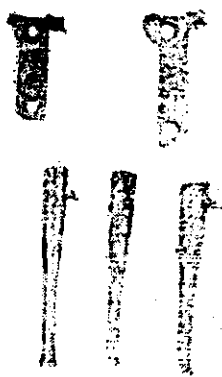


圖六 1.彩繪車輪 2.彩繪車轂和車轆 3.車傘帽 4.銅車轄 5.銅車構件 6.銅馬銜

55 文物資料叢刊 3，頁103，一九八〇年，文物出版社。

56 同上註，頁111。

圖七：(57)



圖七上：車轄下：蓋弓帽

、遺物對研究春秋戰國時期秦國的政治、經濟、文化及其社會變革，提供了重要材料。

在一千一百餘件出土的各類隨葬品中，有兩件牛車模型，牛一牡一牝，兩車的車輪，形制大小相同，直徑一一、轂長六釐米。出土時泥質灰陶車輪置在牛的身後左右兩側，它們之間有車轅、軸、輿等木質朽痕，且車轅為兩根。有人認為這是我國目前發現最早的雙轅牛車模型，它與殷、周以來的單轅車相比，無疑是一種很大的進步<sup>58</sup>。

在已清理了的四座車馬坑中，BS26和BS33 車馬遺跡很清楚，為研究春秋秦國的車制提供了很好的材料。關於車馬坑形制與殷、周以來的堅穴墓大體相同。車的結構，除 B S33 第一號車有銅銜飾，BS101 車有銅腔外，全部為木質結構，表面塗一層赭色漆。木質結構已成灰，僅能根據殘存漆和木質腐朽後留存在填土中的空腔，剝剔復原出車的形狀，測量其各部分的尺寸（見附表一）。卯榫結構已無法觀察。

附表一 B區26、33號車馬坑車子各部分尺寸表

單位釐米

車 號		BS26	BS33①	BS33②	BS33③	車 號		BS26	BS33①	BS33②	BS33③
軸	軌 寬	213	186	213	200	軀	通 寬	48			
	通 長	280	252	286	268		兩股下端徑	2			
	中 徑	8			9		兩股上端徑	3.5			
	兩頭徑	4	4	5	5		長	96	80	78	
	周 長	440	371			底	寬	149	134	134	

57 同上註。

58 同上註，頁74—75。

衡			轅				輻												
末端徑	中徑	通長	後端徑	中	前端徑	尾長	通長	牙			數				輻			推算直徑	
								高	厚	寬端徑	中徑	軋端徑	內長	外長	通長	股徑	寬×厚		軋徑
2	4	140	10	9	7	0	335	6	5	14	18	10	18	26	48	2×3	1×4	28	140
2	4	134						6	4	12	15	9		28		2×3	1×4	28	118
2		134		10				6	4.5		18	10		29		2×3	1×4	28	134
				9				6	5	14	18	10	18	28	50	2×3	1×4	28	128

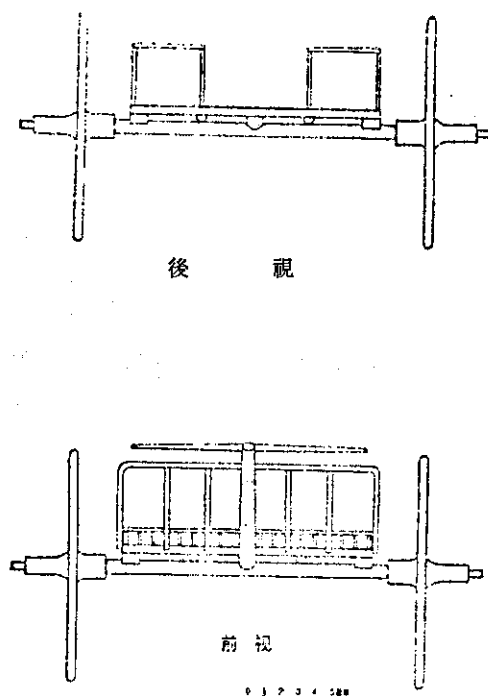
輿

門柱徑	門寬	轆徑	通高	轆數	轆數	轆數	軋				輻				軋徑				
							輪	後軋數	右軋數	左軋數	前軋數	角柱徑	角柱數	欄杆徑		後欄數	左欄數	右欄數	前欄數
2	62	2	27	3	5	3	53	2	1	1	1	1	2	1.5	2	12	17	5×5	軋木徑
		2	2					2	1	1		2	2	1.5				4×5	
		2	33					2			6	2	2						
		2										2	2						

總之，此墓地中的幾組車馬坑是秦國考古中的重要發現。它填補了西周到秦的車制資料方面的空白，也使我們對秦國車制的發展有了較系統的了解<sup>60</sup>。

從上面看來，我國的車制，已從殷、周以來的單轅，到秦國發展成雙轅了。這實為一大進步<sup>61</sup>。當然在秦國還同時存在著單轅車（圖十）。又由附表所示，可知春秋戰國時代的秦國之車軌也不相同。而車馬數多為一車二馬，或三車六馬（此見吳、尚二氏文附表一）。但在秦始皇大型兵馬俑從葬坑中，已多一車四馬了（圖十一、十二）。只可惜目前由於時空關係，雖已看到仿製坑中戰車的模型圖（圖十三），至於坑中諸車的軌寬是否為「與六尺」尚無法確知。

圖八、九、十(62)



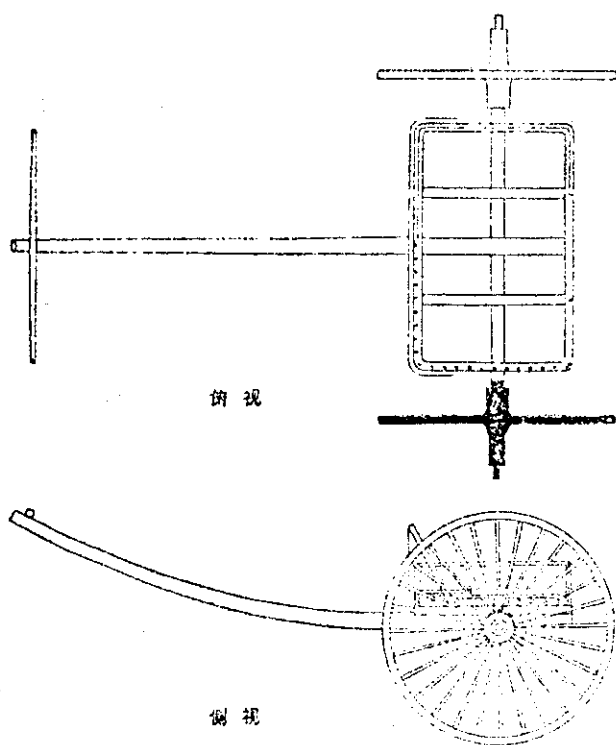
圖八、BS26車復原圖(1)

60 同上註，頁39。

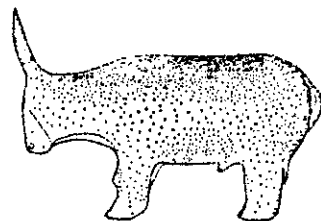
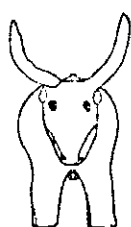
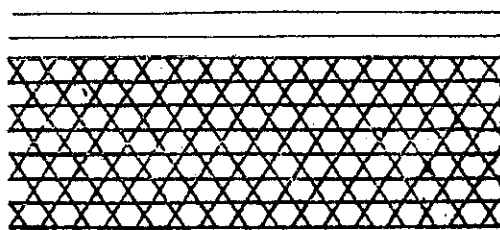
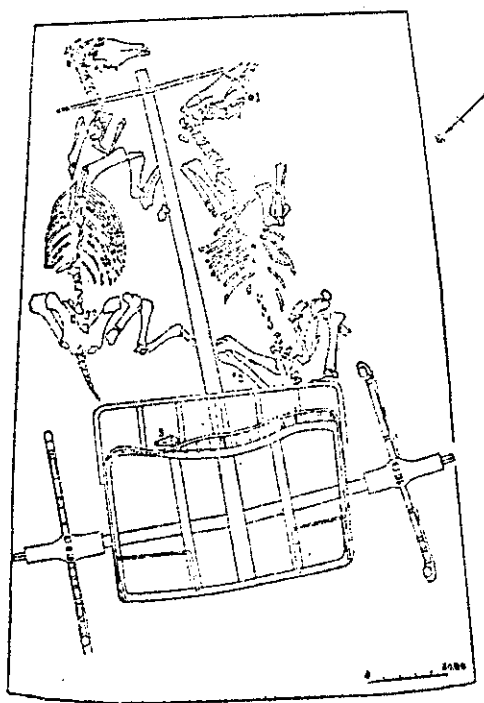
61 同上註，頁75。

62 同上註，頁85。





圖九、BS26車復原圖(2)

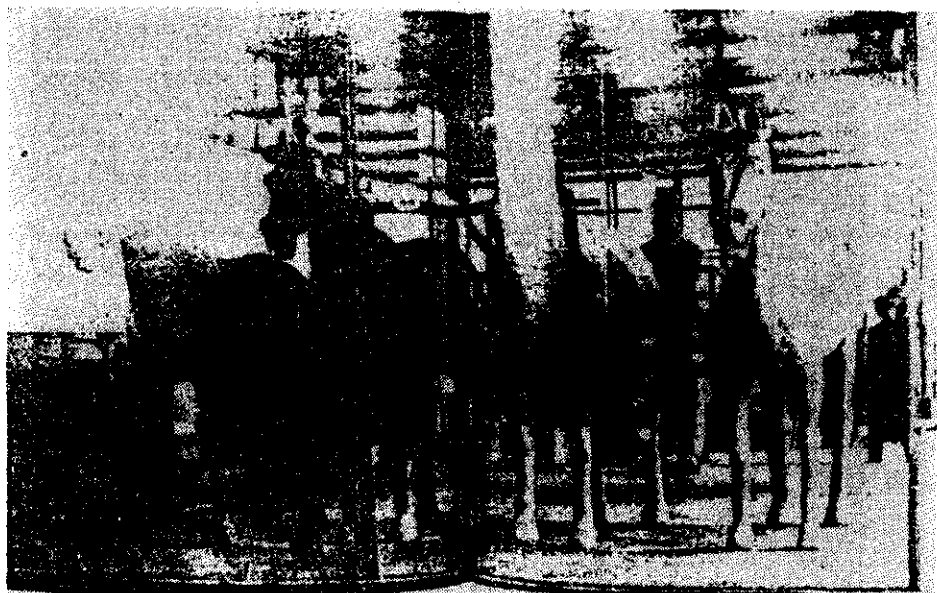


圖十、BS26平面圖 1.馬銜 2.馬策朽后空腔 3.羊頭車圈(BS33)陶牡牛(原大)

圖十一、秦始皇兵馬俑坑中一車四馬圖(63)

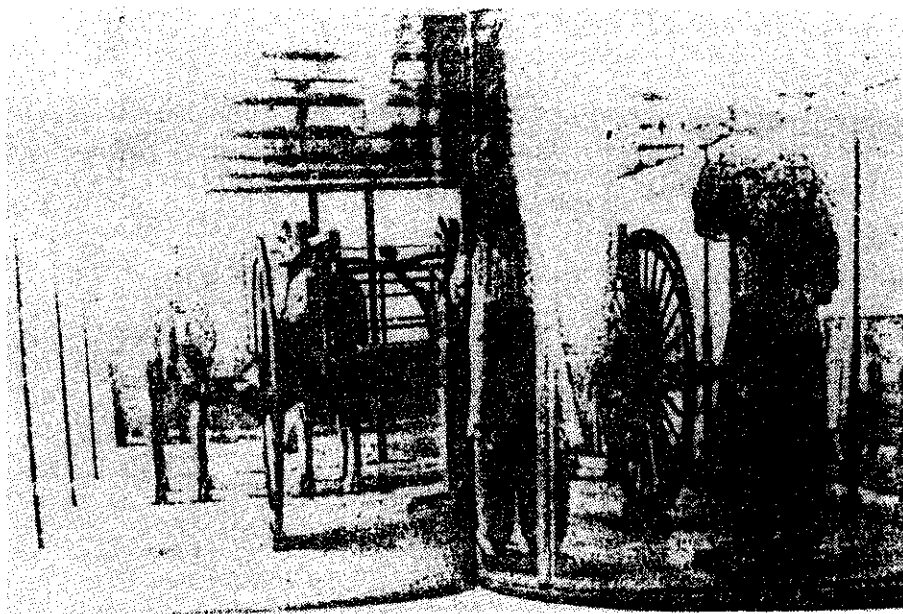


圖十二、秦始皇兵馬俑坑中一車四馬模型圖(64)

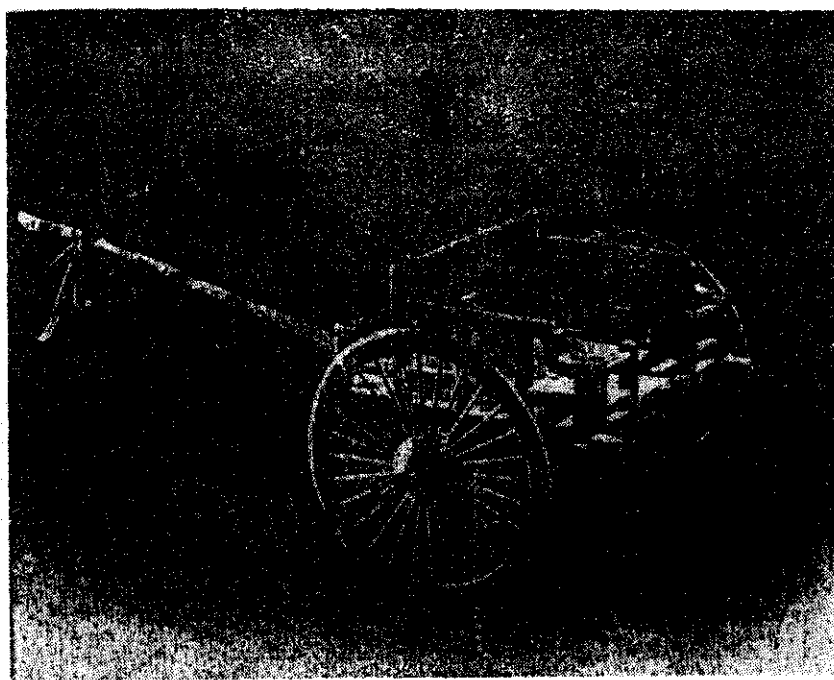


63 The Underground Terracotta Army of Emperor Qin Shi Huang, Edited by Fu Tianchou, New World Press, Beijing, China.

64 同上。



圖十三、秦始皇兵马俑坑中戰車模型圖(65)



木製戰車模型  
Model of a Chariot

此外，華陽國志蜀志云：「君長莫同書軌」，此即在春秋時代，巴蜀君主爲了維護其統治，盡力想要割斷巴蜀和中原地區之聯繫的一項措施<sup>66</sup>。又如上述，譚世保氏也根據出土的古代馬車之實物測量，認爲「戰國以前各國車軌寬狹確有不同」。總括上面看來，無論戰國以前馬車的軌寬差異是否因爲時代不同或各國割據所造成的，但車軌寬窄不同確是事實。再說，無論軌寬的差距有多小，有時受車道地形的限制，如車道兩旁高低不平；或兩旁皆爲池塘；或兩旁一面靠牆，另一面臨池塘等等，都會使駕車的人與牛馬不便通行。如在平原的土路上，一旦遇到大雨，更難通行。沒有親身駕車的經驗，是體會不出它的不便的。漢末蔡邕在述行賦裡，即道出了這種困難的情景：

余有行於京洛兮，遭淫雨之經時。塗迤邐其蹇連兮，潦汙滯而爲災。馬桀蹇而不進兮，心鬱悒而憤思。……路阻敗而無軌兮，塗濟溺而難遵<sup>67</sup>。

因此，如譚氏說：「這樣的差距是決不會造成交通不便的」，這種說法，同實際情形不甚符合。因爲古代的道路，不像今天既寬且平的柏油路，車軌的寬窄，皆無所謂。秦始皇統一中國後，廢封建行郡縣，收軍器，墮城郭，決川防，夷險阻，修馳道等措施，都是爲了想息戰弭兵、鞏固統一、和永久維持皇室的統治權、所做的努力。所以「車同軌」，就是統一車軌的寬度，以利交通，達到上述政治上目的。至於藉以發展經濟文化或維護等級制以加強皇權，應是次要的。這就是說，秦始皇的這項措施，是政治上的理由遠超過經濟上或其他理由。當然，秦始皇爲表示他是人間的至尊，爲維護等級制，也制定了冠服制度和車輿制度<sup>68</sup>。如「輿六尺，乘六馬」即是秦始皇的車寬和所駕的馬數。或問天子之輿寬爲六尺，民間的車軌是否也爲六尺寬？我們的答案是肯定的。因爲秦始皇統一中國後，便把在戰國時代已非常流行的「五德終始說」作爲鞏固其統治地位的重要思想工具，於是宣稱秦之代周乃是水德代替火德。水在五行數字中，爲一和六，嫌一太少，所以用六來紀，即幾乎任何事物都要與「六」相配合。在周代，天子只用四馬駕車，周穆王的八駿，是指兩個車的馬而言。到秦始皇爲達到其政治上的目的，才開始在四馬之外又加上兩馬，這是就天子的車用六馬來駕（乘六馬）和輿六尺的由來<sup>69</sup>。又鑒於各地的車軌寬度差異不太大，一般寬度多在六尺有餘，爲了便利交通，爲與「六」相配合起見，也自然會規定爲六尺的，雖史無明文，這種做法也是可以推想到的。

66 童恩正著古代的巴蜀，頁137，一九七八年，四川出版。

67 明、張溥輯漢魏六朝百三名家集(-)，頁665，臺北，文津出版社。

68 參看馬元材著秦集史下冊，輿服志，頁506—507，一九八二年。另見徐復撰秦會要訂補卷九，輿服，頁123—127，民國六十七年十一月，臺北，鼎文書局。

另可參看林劍鳴等著秦漢社會文明，第五章及第八章，頁180—184及頁262—264。

69 參看勞貞一先生著秦的統一與其覆亡。

## (三) 結 語

如上所述，「軌」字有二義，一為車轍，另一為法度。在這裏當解作車轍。所以「車同軌」，就是統一車軌的寬度，皆為六尺。理由如下：

第一、由考古資料得知，戰國以前，車軌的寬度確不相同。以我親身趕車的經驗，與多年的實地觀察，以及東漢蔡邕對於行路艱難的感嘆，深知無論車轍差距多小，總是不利於交通往來的。所以，秦始皇統一天下後，為鞏固政權，防止割據勢力的死灰復燃與抵禦外患起見，在各地廣築道路；為保障行軍和運輸的便捷，焉有不統一車軌的道理。其次，秦始皇先後五次巡狩，車轍馬迹徧天下，加以大批護駕的車隊人馬追隨其後，為了暢行無阻，能不統一車軌的寬度嗎？

第二、秦始皇從李斯議，盡廢封建制，普行郡縣制，目的是「甚足易制」<sup>70</sup>，所謂「天下無異意，則安寧之術也。」<sup>71</sup> 因此，秦政府的統整各地制度等措施，如秦始皇二十六年云：「一法，度衡石丈尺，車同軌，書同文字」<sup>72</sup>，這也是加強統一極重要的事。此可以說是「天下無異制，則統一之良策也。」由此可知，秦始皇的「車同軌」，是在謀求政局安定和天下統一的大前題下，順應時代的要求與趨勢所作出的一種進步的措施。若說他只是維護等級制以加強皇權的措施，就大為低估了秦始皇的政治理想。

第三、秦始皇認為天下既已統一，不論過去如何，一切措施都要整齊劃一，以新耳目，藉以表示他的傑出和功德<sup>73</sup>。

此外，我國歷代的政府，最注意的是社會之安定，而不是經濟之發展。「不患貧，而患不安」的思想，深為後世統治者所信守。因此，從上面看來，秦始皇的「車同軌」，政治上的理由遠超過經濟上的理由。當然，全國的車軌統一了，對於經濟的發展，商品的運輸，自然大有裨益。但這項措施，並不是專為了商人的便利，這也是應該認明的一點。

70 史記秦始皇本紀（新校史記三家註本，頁239）。

71 同上。

72 史記秦始皇本紀。此句標點，從陳直著史記新證，頁21。

73 參見史記秦始皇本紀琅邪臺等刻石。