
從交通看

中國文化與藝術

交通是各種運輸
和郵電通信的總稱，
主要指人和物
的轉運輸送，

以及語言、文字、
符號和圖像等的傳遞。

古人為了開拓生存空間，
便開鑿道路、發明車船，
減少地域造成的阻隔。

二十世紀七十年代初，
考古工作者在浙江餘姚
河姆渡遺址中發現距今
約七千年的木槳實物，

說明先民已懂得使用
以木槳推動的
水上運輸工具。

一九七九年，
考古工作者
在距今約四千三百年的
河南淮陽（今鄭州附近）
平糧台遺址
發現了城門和路土，

路土之下有陶質的
排水管道，這是目前
中國發現的最早
交通道路的遺蹟。

此外，考古學家亦在
商代遺址發現不少車輛遺蹟，

商代甲骨文也有
與後來的「車」字
相似的象形字。

由此可見，交通
既是社會發展的先導，
亦成了人類文明
的重要組成部分

交通工具使交通活動
得以進行。

最早的運輸工具
可說是「木棒」：
棒的一端縛重物，
由一人背負；

或將重物放在中間，
由兩人抬行。

人類早期發明的
另一個運輸工具是橈，
並由此製造了車。

遠古時代，
人們為了跨越水域，
還發明了獨木舟。

古人根據實際需要，
不斷發明並改進
已有的交通工具。

車輛和船舶的種類
愈來愈多，運行速度
愈來愈快，負載的重量
也愈來愈大。

另一方面，
人類很早就開始
以家養的牛、馬等
牲畜馱運物品。

車出現後，牛、馬等
家畜又被用於
挽拉車輛。

因為馬的速度快，
還可以被人騎乘。

中國幅員遼闊，
各地自然條件不同，
不同地區人民使用的
交通工具也有
很大的差別。

沙漠之舟 駱駝
是西北地方常見的運輸工具。

在河汊交錯的江南，
舟船則是主要的
交通工具。

在西南地區，
一種古老而以人抬槓的
竹製交通工具——滑竿
仍廣為使用。

宋代以後，舒適的
轎子則日趨普遍。

中國是最早造車和
使用車的國家之一，

相傳早在四千六百年前，
黃帝就創造了車。

古時候，車的橫木
稱「軒」、直木稱「轅」，
所以後人又稱
黃帝為軒轅。

不過因年代久遠，
黃帝造車的事已
無從考證。

而根據《呂氏春秋》
等書記載，
最早發明車的
是夏代奚仲，

他更出任「車正」一職，
負責管理車輛。

考古學家在商代的墓葬中發現了車輛的遺蹟，可知商代時已普遍使用車輛。

車輛出現後，大大便利了人們的生產和生活。

為了增加車輛的負載量和提高運行速度，人們將馬、牛、驢等家畜用於挽拉車輛，由此出現馬車、牛車、驢車。

馬車在中國最少有
三千多年的歷史。

因為具有快速、
靈活的特點，所以
馬車在畜力車中佔有
重要的地位。

在中國古代，馬車曾是
戰爭中最重要的武器。

相傳早自夏朝起，
以馬匹牽拉的戰車
已於戰爭中使用。

春秋戰國時期
因諸侯混戰，
戰車顯得尤為重要。

戰爭的勝負
常取決於戰車的數量，
因此戰車多少，也代表著
國家實力的強弱。

當時，國力的計算都以
「乘」（指四匹馬拉的車）
為單位：周天子有
戎馬四萬匹，兵車萬乘，
故有「萬乘之主」之稱。

其他擁有征伐之權
的大國一般都號稱
「千乘之國」，
小國則是「百乘之數」。

不過以馬匹拉戰車
也有不便之處，

就是笨重和
行動不敏捷，

而且難以在山地和
河泊縱橫之處使用。

戰國時趙武靈王
提倡胡服騎射，

脫去長袍大袖，
改穿胡人的
緊身短衣和長褲，
方便騎馬射箭，
以丟掉笨重的戰車。

趙國的騎兵發揮了
優越的機動性，
所到之處勢不可擋。

後來各國紛紛仿效，
馬車因此逐漸退出了戰場。

漢朝以後，馬車
主要作為載客運貨
的運輸車輛，
在日常生活中普遍使用。

漢武帝時還出現了一種
特殊的馬車 安車蒲輪，
可以稱得上是漢代的豪華房車

安車蒲輪是一種可以
坐乘的小車，
漢代的車一般要乘客站在其上，
而這種車則可以坐乘，
故稱安車。

「安車蒲輪」表示皇帝
對賢能者的優待
皇帝讓被召請者坐到安車之上，

車輪更用蒲葉包裹著，
以使行駛時車身更為安穩。

牛是中國古代重要畜力，
用牛駕車的歷史
源遠流長，
早在四千多年以前，
便已有牛車。

相對於馬車而言，
牛車的負重更大
但速度較慢，
最初多用於載物。

西漢初年，因國家
經濟凋敝，連年戰事
更令馬匹缺乏，

許多將相迫不得已，
只得改乘牛車。

後來在馬匹
大量繁衍以後，
王侯又開始駕乘馬車了。

此外，因於漢代商人
地位低下，
政府規定他們不可乘坐馬車。

雖然沒法乘坐豪華的馬車，
但一些大商人竟擁有成百上千輛
的牛車車隊。

各國以後追求舒適
成為時尚，
牛車因著行車的穩定性，
地位大為提升。

駕乘牛車更成為當時社會的
流行風氣。

西晉時牛車是皇帝、
王公大臣、名士賢人
專用的交通工具，

至東晉時更成為
普通士人的主要代步工具。

北魏孝文帝的
漢化改革，使原本
以馬匹為尚的北方地區，
也普遍地駕乘牛車。

由於當時牛車極為普及，
一些人就有一手高超的駕牛技巧。

南朝宋代的劉德願
曾在道路上立兩根
距離僅能通過車輛的柱子，
在百步之外振策牛車長驅；

將近數尺時，他更打牛飛奔，
而牛車竟能順利從柱間穿過，
毫不觸及柱子。

不過到了隋朝以後，
王公貴族駕乘牛車
這一風俗便盛極而衰了。

自宋代開始，
牛車主要只用於運載貨物。

驢車是中國古代一種
常見的交通工具。

中國原本沒有驢，
約在三千多年前的商湯時代，
才從西北少數民族地區引入。

漢代初年，驢仍屬珍稀動物，
日常生活中很少運用。

至南北朝時，
驢才廣泛應用於交通運輸，
驢車也成為一種較為普遍的交通工具。

如今在許多偏遠的農村地區，
驢車仍發揮著獨特的作用。

羊車是羊拉的車，
比較小巧。

三國時期
魏國權臣司馬炎
滅掉蜀國後，
利用禪讓手法
奪取曹魏政權，
建立晉朝，
史稱晉武帝。

據說晉武帝的私生活很糜爛，
下詔挑選江南五千佳麗充實後宮，
自此宮中美女差不多多達萬人。

後宮美女如雲，
晉武帝不知該寵幸誰，
便想出了「羊車擇宿」的辦法：

他在後宮乘坐
既舒適華麗，
又平穩無比的
小型羊車，
任羊隨意行走，

羊車在哪兒停下，
他就在哪兒留宿。
嬪妃和宮女為了
爭取皇帝的恩寵，
便使用了種種手法。

羊酷愛舐食鹽，
也喜歡齧啃青青的竹葉，
嬪妃便讓人摘來鮮嫩的
竹葉遍插門檻，
又在門前的路上灑鹽水，
以吸引拉車的小羊。

如果小羊貪吃竹葉、
貪舔鹽分而不再前進，
晉武帝便認為是天意使然，
欣然在此處留宿。

指南車是中國古代的一項重大發明。

現在得見的指南車，
出自三國時期
馬鈞的手筆。

指南車的發明
充滿傳奇色彩，

傳說上古時期有兩個部落，
一個姜姓，首領是炎帝；
一個姬姓，首領是黃帝，

他們經常受到九黎
部落的侵擾。經過協商，
姜姓和姬姓部落決定
聯合起來抵禦共同的敵人。

因為黃帝以指南車
指示方向，終於生擒
九黎部落的首領蚩尤。

另有一個傳說，
指西周時居住在
東南亞的越裳氏
派使者晉見周成王

歸國時成王為了
避免使者迷路，
便給他們
造了一輛指南車。

到了三國時代，
一般人認為
指南車不過是神話。

但馬鈞獨具慧眼，
深信指南車
在古時真的出現過，
只是已失傳罷了。

他下定決心，
一定要把指南車
重新造出來。

經過長期的摸索
和反覆的實驗，
馬鈞終於
研製出新的指南車。

這種車是一種
由車子和一個
小木人構成的
指示方向機械，

車中裝有可
自動離合的
齒輪傳動裝置，
並與木人相連，

木人有一隻
手指向前方，

不管車輛朝
什麼方向行走，
在自動離合齒輪
裝置的作用下，

木人的手指
也會指向南方，
由此掌握方向。

獨輪車，古稱「鹿車」。
今日江南地區稱這種
車子為「羊角車」，
四川則稱為「雞公車」，

據說是由一位名叫
葛由的道士發明的，

是中國交通運輸史上
其中一項重要的發明。

根據四川成都揚子山出土的
漢墓畫像石，

可以看出獨輪車最遲
在漢代已經出現，

到北宋時更開始
廣泛稱為「獨輪車」。

獨輪車是一種結構簡單、方便實用的交通工具，尤其是在蜿蜒崎嶇的小路上，更能顯出它的優點。

獨輪車可以分為人力或畜力推行前進的，其車型亦可按動力條件的不同而各異。

這種車一般用作客運和貨運，

明代江南的運輸
多使用這種車子。

清代時，江南更有人
在獨輪車上添加
風帆，遇有大風，
風力可節省不少人力。

「木牛流馬」的原貌現已不可考，

有的學者認為它是獨輪車，
有的則認為它是一種能在
四川崎嶇山區步行的機械：

「木牛其形，流馬其勢。」

一般人認為「木牛流馬」
這種獨特的交通工具，
是由諸葛亮發明。

還有一種說法，
認為這工具是三國時期的蒲元，
為支持諸葛亮北伐而發明的。

據史書記載，
諸葛亮在對魏國的戰爭中，
曾使用木牛流馬運輸糧草。

魏軍主帥司馬懿得知
蜀軍造出木牛流馬，
便派人偷襲蜀軍的運糧隊伍。

搶得幾匹後，
送回軍營加以仿造。
二千餘匹木牛流馬，
稍後即用它們來搬運糧草。

哪知這恰恰中了諸葛亮的計策。

原來這些木牛流馬在口舌之中
藏有機關。

諸葛亮得悉魏軍用仿造的木牛流
馬搬運糧草，
便襲擊魏軍的運糧隊伍，
將木牛流馬趕拉向蜀營。
命蜀兵扭轉木牛流馬的舌頭，
拋棄在路上。

魏軍雖然重新奪回木牛流馬，
但此時任憑軍士怎麼驅趕，
木牛流馬都紋絲不動。

週圍殺聲四起，魏軍大敗而逃。

蜀軍得勝後，
將木牛流馬的舌頭重新扭轉，
使它們再次行走自如了。

馬是古代最快捷的交通工具，
使用普遍。

中國人很早就使用馬。
御馬在中國文化中有重要的地位，

春秋時「老馬識途」故事，
說明了馬匹在古代戰爭和交通上，
已不可或缺。

故事說北方的山戎侵略燕國，

齊桓公應燕國國君之請
率兵救援，
結果大敗敵軍。

齊桓公出征時是春天，
而返回時已是冬天，
再加上道路曲折，
大軍迷失方向。

桓公的得力助手管仲，
認為可以利用
「老馬識途」的長處，
放幾匹老馬在軍前引路。

於是桓公挑選幾匹老馬，
讓牠們帶隊。
大軍跟在後面，
果然找到回國的路。

秦漢時期，騎馬已經非常普遍，

漢武帝初年，
長安的大街小巷更滿是馬的蹤影，

漢人藉此建立了龐大的騎兵軍團。

中國人在御馬科技上也有突出貢獻。

約在四世紀南北朝時，
中國人首先發明馬鐙，

大大提高人們騎在馬背上的穩定性。

速度特別快的駿馬稱為「千里馬」。

今日看來，日行千里似乎是天方夜談。

可是，當了解所謂「里」是指
五分之一公里「華里」，
便發現日行二百公里並沒有誇張。

在千里良馬中，
最傳奇的要算西漢時期的汗血馬。

據史書記載，
汗血馬速度奇快，
能日行千里，

流出的汗液殷紅似血，
故稱汗血馬。

汗血馬是西漢時期，
張騫出使西域（今新疆一帶）時
發現的。

張騫把馬帶回長安後，
引起轟動，
時人稱之為「天馬」。

汗血馬的原產地，
據說是大宛國（即現在烏茲別克
的費爾幹納一帶）。

提到「沙漠之舟」，
自然就會想到駱駝。

沙漠氣候乾燥，
晝夜溫差很大，
水源和植物都稀少，
一般動物很難生存下去。

但駱駝卻以特有的
身體機能，生存下來。

駱駝的眼睛長有兩排長而濃密的睫毛，

耳殼內有密生的耳毛，
鼻孔內有擋風瓣膜，
可以抵擋風沙侵襲。

牠的蹄子寬而扁平，
適合在沙上行走；

足底有約0.5厘米厚的肉墊，
皮亦較厚，
可以抵擋烈日和嚴寒。

牠的耐力更為驚人，
在負重二百公斤的情況下，
仍能以每天七十五公里的
速度連走四天。

駱駝的駝峰可以儲存脂肪，
胃和肌肉能貯存水。

因此，就算一時找不到食物和水，
也可以利用貯存的脂肪
和水維持生命。

另外，駱駝的嗅覺特別靈敏，
能感覺到幾里以外的水源。

駱駝是中國西北荒漠地區
最主要的交通工具。

牠伴隨古人開拓絲綢之路，
伴隨西來東去的官民商旅
成功地運送貨物。

唐朝時，駱駝還充當過送信使者。

當時有一種駱駝

「腹下有毛，夜能明」，
日行五百里，故稱「明駝」。

唐政府選用這種駱駝

建立了「明駝使」組織，
專門用來傳遞公文書信。

據說楊貴妃就曾私自用

明駝使將交趾上貢的
龍腦香送給安祿山。

中國道路發展歷史久遠。
有陸路、水路和海路
組成的交通網絡。

春秋戰國時期，許多
道路就是各國君主為
通行戰車而修築。

秦後，歷代統治者為
加強中央集權，
多以都城為中心修築通往
全國的交通幹道。

周武王時的「周道」
和東周各國修築的棧道，
說明先秦的陸上交通已初具規模。

秦始皇統一中國後，
頒布「車同軌」的法令，
把過去雜亂的交通路線，
加以整修和連接，
建立以馳道為主的全國交通幹線。

隋唐是中國古代道路
發展的極盛時期，

唐代都城長安
更成為國內、外的
交通樞紐。

宋元時期，陸路的
發展邁向新的階段，
城市撤去坊牆，
改為街巷制。

元明時期建成以北京為中心的
驛路交通網，
並綜合拓展漢唐以來的
陸路交通線，

道路系統比隋唐時代的更具規模。

明清政府多次整頓道路系統，
把驛路分為官馬大路、
大路和小路三個等級。

官馬大路是清朝聯繫全國各地的
主幹陸路路線，

由北京向四面八方輻射，
主要通向各省省城。

官馬大路屬於國家級官道，
分為北路、西路、南路和東路等幹線。

秦始皇在統一道路
系統的同時，
也統一了車軌。

戰國時各國道路
寬窄不同，
車輛種類繁多，
車軌尺寸混亂。

秦統一後修築了馳道、直道等
統一規格的道路。

為了保護路面，
提高道路的使用效率，
規定車軌的統一寬度為六尺。

秦代一尺合今23.1厘米，
六尺即相當於現在的138.6厘米。

馳道是中國歷史上最
最早的正式「國道」。

春秋時諸侯爭霸，
戰事以車戰為主，
各國都注意修築道路。

秦始皇統一中國後，
於公元前二二零年下令
修築馳道。

秦朝馳道建築規格嚴格：
路面規定寬五十步（約七十米）；

路基高出兩側地面，
以利排水；

用鐵錘夯打路基，
使道路平坦堅實。

此外還規定每隔三丈
種一株青松，
以作為行道樹；

每隔十里建一亭，
作為區段的治安管理所、
行人的招呼站和郵傳人員的交接處。

使用規則方面，
秦朝規定馳道中央
三丈寬的路面
只為皇帝、王公貴臣
和傳令使者的專用御道，

在兩邊青松以外的路面
方允許百姓自由行走。

棧道又稱為「閣道」、
「棧閣」或「橋閣」，
是沿懸崖峭壁修建的道路。

棧道的開鑿是在
峭岩陡壁的石頭上
鑿出三層見尺的方洞，

中層插木樁，
上面鋪上木板
用於行走，下層支撐，
上層則蓋搭頂篷。

棧道既是路又是橋，
是古代道路建築上
的一大創新。

建築棧道的工程艱巨，
早在戰國時秦國就
修建了從陝西到
四川的千里棧道，

是陝西進入四川的主要通道。

中國古代有
「明修棧道，暗渡陳倉」的故事，

說的是秦末群雄並起，
劉邦部隊最先進入關中，
攻佔咸陽，

但項羽進入關中後，
逼迫劉邦退出關中，
他只得率部眾移駐漢中。

劉邦退走時，
採納張良計策，
將連接漢中與關中的
棧道全部燒毀，
向項羽表明不再返回關中。

後來他派了許多士兵
修復已被燒毀的棧道，
吸引敵人的注意，
暗地卻利用西面的棧道——陳倉道，
攻佔了陳倉城（今陝西省寶雞市東），
進軍咸陽。

古代四川、陝西和雲南等地
修建了很多棧道，
其中著名的有褒斜道。

這是聯結關中與漢中、
巴蜀盆地的古道。

褒斜二水發源於秦嶺
太白縣衙崖山，
南流入漢者為褒，
北流入渭者為斜。

古道沿褒斜二水河谷，
貫穿秦嶺山脈，
南口名「褒谷」，
北口名「斜谷」，
全長約二百五十公里。

據文獻記載，
西周末褒斜道就可通行。

運用自然力走在地面上的
交通工具，
除了利用牛、馬、
驢、騾等動物
來拖拉外，

就是以人力或獸力
來抬動或推動的
轎子和人力車
最重要了。

在歷史上不論中外
皆有此兩種交通工具。

古代用兩根木棍扛上
可移動的床或椅，
可有棚或無棚，
用人力或獸力
來扛在的
就是轎子。

轎子在古埃及的壁畫上可看見，
波斯帝國也使用，

而古羅馬的皇后和元老院
議員的夫人才可以乘坐轎子，

此種交通方式，歐洲到
十七世紀還存在。

後來馬車出現並改良，
轎子才退出歷史舞台，
只在運送傷病時還有運用。

轎子是中國自古以來重要的交通工具，
古稱「肩輿」，

有官轎、客轎、醫轎和婚喪轎等。

官轎最為威風，
客轎多用藍色布幔，
為民間商業應酬或急事往來時使用。

醫轎為出診趕路較為輕便，
而花轎最為華麗繁複。

轎子是中國古代
一種特殊的交通工具。

從先秦到兩晉時期，
轎子只流行於皇室貴族。

到唐代，肩輿（轎子的古名）
除了供帝王乘坐以外，

也只是婦女和老弱
多病的官員的交通工具。

唐代畫家閻立本的《步輦圖》，
畫的就是唐太宗乘轎子的情形。

《步輦圖》反映貞觀十四年
吐蕃王松贊干布仰慕
唐王朝典章制度，

派祿東贊到長安通聘，
要求通過與唐公主
和親而永結和好，
受到唐太宗讚許的重要事件。

作品描繪唐太宗召見
祿東贊的場面：

一側畫太宗坐步輦上，
前後由眾宮女抬護擁隨，

另一側畫祿東贊在
典禮官導引下謁見，

作品成功地刻劃了
太宗的睿智與喜悅
和祿東贊對太宗的敬仰之情。

要到宋代，轎子才成為
普及的交通工具。

描繪北宋京城汴梁繁華景象的
《清明上河圖》，就有許多轎子，

這些轎子的形制
與漢唐時期大同小異，
都是由兩人抬扛，
選材精良，其上多
有飛龍等雕刻花紋，造型美觀。

古代的轎子，大致有兩種形制：

一種是不上圍子的「涼轎」，
也叫「亮轎」或「顯轎」；

另一種是配上帷幔的暖轎，
又叫「暗轎」。

如按其用途的不同，分為三種類型：
皇室王公使用的「輿轎」、
達官貴人乘坐的「官轎」，
以及人們娶親用的「花轎」。

民間轎子多為二人抬扛，
而官員所乘的
有「四人抬」
和「八人抬」之分。

形制的類型、帷子的
用料色澤方面，
不同官品的官員
所乘坐的轎子
都有嚴格的區分。

明清一般的官吏，
多使用藍呢
或綠呢作轎幃，
所以有「藍呢官轎」
和「綠呢官轎」之稱。

皇親國戚所乘的轎子
則由十人到三十多人抬扛，
其用料及形制
自然要合乎皇家規範。

人力車是一種用人力
拖拉的雙輪客運工具，
可乘坐一至二人，
又稱「東洋車」，

因為約在一八七零年左右
在日本創製。

清末由法國商人引入上海，
後在北京亦有運用。

人力車由車行出租給
車夫來經營，
民國後車身漆成黃色，
又名「黃包車」。

民初作家老舍著名的小說
「駱駝祥子」，

就是以北京的一個
黃包車夫為主角的故事。

另外，印度亦有人力車的盛行，

在加爾各答迄今尚有人力車夫
在奔跑謀生。

後來中國有三輪車興起，
由腳踏車式的鏈條帶動，

民國三十年代後取代
人力奔跑的黃包車。

除了人力車與三輪車外，
中國古代尚有一種車子
在運送貨物或載人上
十分方便，稱為「輦」，

它是在漢代發明的獨輪車，
又叫做「雞公車」，
不論平原或山地，
在十分狹窄的道路
上都可用，
比人力或畜力駝
運要經濟實惠。

安陽殷墟考古表明，
商代晚期已使用雙輪馬車。

中國馬車起源，有的持
「馬車中國本土獨立起源說」，

有的則持「外來說」，
認為中國馬車是
來源於中西亞或
歐亞草原的，
在商代晚期時輾轉傳入中國。

車子在中國，有黃帝、
夏禹或夏禹時的奚仲
發明車的說法。

還有文獻記述
夏啟曾動用戰車
征伐有扈氏，

商湯伐夏桀時
也曾動用了不少戰車，
甚至夏代已有了管理
車政的官吏車正等。

商代早期都城遺址鄭州商城，

曾發現鑄造
車用青銅配件的陶範，

偃師商城也曾發掘出
車用青銅配件。

座落於臨淄區
齊陵鎮後李村的
中國古車博物館，
以「古車」為主題，

展現中國古代的交通史，
可說是集知識性和觀賞性於一體。

這座博物館的產生，
是歸功於現代化。

一九九零年當局
因為建設濟青高速公路，
無意中發掘出後李村的
文化遺址，

並且發現了
春秋時的大型車馬坑。

為保護、研究和利用
這批珍貴文物，

當局決定就地建館，
於九四年九月落成，

以殉車馬為主體，
兼及對古車研究的成果，
揭示古車輪運的發展史。

如今這座博物館，
濟青高速公路橫貫其間，
交通方便。

博物館的主體建築是覆斗造型，
館頂是仿古的大木架形式，
象徵傳統的木結構，

而其結構實則是混凝土的框架。

館外聳立高十三米
的白色巨柱，

頂端斜置一個車輪造型，
上刻張愛萍將軍手書的
「臨淄中國古車博物館」。

展館入口的門楣，
由田紀雲手書館名，
進門兩側牆壁上
鑲嵌以古車馬
為內容的漢畫像石，

而門廳正中則矗立高約
十米的漢白玉大型浮雕，
題為「運載千秋」。

展出內容分車戰、
輪運和未來三個部份。

館內展廳的陳列，
不同時代、不同性能的古車，
一共復原了十九輛，
模型則近百件。

例如一輛商代的曲衡車，
是根據河南安陽郭家莊
殷墟出土的資料復原。

此外，又見春秋和
戰國的戰車，

戰國戰車的軸較短，
軌距較小，
十分輕便靈活。

魏晉南北朝牛車大興，
可看到當時流行的一輛供婦女乘坐的通幃長檐犢牛車。

一部車看出歷史。
從漢代輅車、
唐代馬車、
遼代駝車，
到今日的勞斯萊斯，
猶如處身於時光隧道！

臨淄齊都鎮河崖頭村的殉馬坑，
全部殉馬六百匹以上，
其殉馬數量之多，
規模之大，舉世罕見。

這個殉馬坑，經過考證，屬
齊景公之墓。

齊景公在名相晏嬰輔佐下，
在齊國歷史上執政最長。

據《史記·齊太公世家》記載，
齊景公後期的生活是：
「好治宮室，聚狗馬，
奢侈，厚賦重刑。」；

而《論語·季氏篇》
也有「齊景公有馬千駟，
死之日，民無德而稱焉」
的說法，其生活
豪奢糜爛可見一斑。

在春秋年代，馬是重要的
軍備物資，而車馬的多寡，
成為衡量一國強弱的標誌。

六百多匹馬，足以裝備
一百五十多輛戰車，
相當於一個小諸侯國的軍力。

而齊景公死後竟然殉馬六百，
可見其軍力之盛和揮霍無度了。

按中國殉葬之俗，
據說始於神農氏，
由束草為人或為物，
到「畫衣冠、異章服」，
是殉葬和替罪的發展，
仍不失其仁愛之義。

其後由石俑、陶俑等
用於殉葬，到用了生人
和生禽畜殉葬，
顯然是原葬習俗的惡性發展。

齊國厚葬之風，
以淫祀誇富為榮，
上下同趨，愈演愈烈，
到樂毅伐齊時，
齊國已是「財盡民貧，國空兵弱」，
也可說是咎由自取的。

殉馬坑有費孝通寫下
「稷下養士，殉馬示威」
的佳句，道出馬匹抗議心聲。

「中國古車博物館」
館側是後李春秋殉車馬，
分為一號坑、二號坑。

一號坑有車十輛，
馬三十二匹；
二號坑有車三輛，
馬匹規模雖不壯觀，
但配套齊全，

馬飾精美，仍列為全國
十大考古發現之一。

所殉之馬，
都是青壯年馬，
將馬處死後，
按一定葬式，

馬頭向外，昂首側臥，
四足蜷曲，形若奔跑，
呈臨戰狀，排列井然有序。

陸上交通靠車馬，
水上交通靠舟船。

在原始社會末期，
中國就出現了船舶。

最早的船隻是竹筏、
木筏和獨木舟。

筏是新石器時期
中國東南部的
百越人所發明的，

是舟船出現以前
的水上運載工具。

人類早就懂得將樹幹、
竹竿和蘆葦等捆紮成筏，
或用獸皮做成皮筏，
在水上飄行。

按照捆紮的原理，
木筏的製作比較容易，
載物量高，行駛平穩，
不怕水淺流急，
是很好的水上工具。

中國各族人民利用
各地不同的資源，
製造了各種各樣的筏，

如江南的木筏、
瀕江的竹筏、
黑龍江鄂倫春族的樺樹皮船、
藏族的犛牛皮船、
黃河河套沿岸的羊皮筏等。

這些古代人民創造的交通工具，
在今人的生活中仍有作用，

例如記者范長江在
《中國的西北角》一書中，
記載了他在二十世紀
三十年代，
乘坐皮筏子
由蘭州前往內蒙古採訪
的樂趣和見聞。

秦漢時期，
中國的造船業
出現了第一個高峰，

其中比較突出的是
可作軍事或遊玩
用途的樓船。

樓船，顧名思義，
就是建有樓的船。

一般是按船隻的大小，
在甲板上建有合乎
比例的樓層。

樓船主要用作戰艦。
作戰用的樓船
一般有三層，
每層都有防護女牆（即矮牆），

用以防禦敵方
射來的弓箭矢石。

女牆上開有箭眼，
用以發射弓弩。

為了防禦敵方火攻，
船上還蒙有皮革。

樓船上常常遍插旗幡
和刀槍，以壯聲勢，
又使用了纜繩、櫓、
帆和楫等多種設備。

春秋戰國時期，
樓船開始用於水戰，

吳國便裝備了這種戰船。

到了秦漢時期，
樓船成為主力戰艦，
通常為主帥所居。

船上配備多種兵器，
可容兵員數十至數百名，
因此漢代水軍統帥有
「樓船將軍」之稱，
水軍也叫作「樓船士」。

漢武帝曾派樓船將軍楊僕
率水師攻打南方的閩越、南越。

三國至魏晉南北朝時，
樓船仍普遍
運用在水戰中，

其中孫吳所造的樓船
最大的有五層，
可載三千名士兵。

晉朝王濬在四川組建的樓船，
最大的則是方一百二十步，
可載二千多人，

甚至能在船上馳馬往來，
蔚為壯觀。

到了宋代，
樓船仍為軍事裝備，
但數目和角色已大不如前。

樓船也是一種高級的遊船。
《後漢書·公孫述傳》中記
有一種用絲帛裝飾的
「十層赤樓帛蘭船」。

《太平御覽·舟部三》
也提到「豫章樓船」。

這些都是供
帝王和達官貴人
遊樂的大型豪華樓船。

唐宋時期是中國
造船史上的黃金時期，
船舶數量之多，
質量之高遠遠超過前代。

宋人為出使朝鮮
建造了「神舟」，
其載重量竟達
一萬五千噸以上，
在國際上享有盛譽。

公元七世紀以後，
中國遠洋船隊
紛紛活躍於
萬頃波濤的大洋上。

往來於東南亞和印度洋
一帶的外國商人，
都樂於乘坐
中國的海船。

明清時期是造船業
的第二個黃金時期，
製造了許多質量較高的船隻。

鄭和下西洋的「寶船」
和為數眾多的漕船，
都反映了當時先進的造船水平。

「漕」本有由水道
轉運和輸送糧食之意。

漕船是指專門負責
運送漕糧的舟船，

又稱為糧船或運船。

全國各地為滿足
京師百官俸祿、
軍餉支付、
宮廷消費的需要
而向農民徵收的
地租和田賦，

當這些稅糧用
河道運輸時，
便稱漕運。

漕船是漕運中
必不可少的工具。

明代的漕運由
軍隊承擔，駕船、
拉牽的人由軍隊派遣，

這些軍民叫做「運軍」、
「漕丁」和「漕夫」。

清代初年的漕運
原由各地糧道衙門主管，
及後弊端漸多，
改由官督商辦，
青幫最後包攬了南糧北運。

歷代漕船的數目、
種類和名稱各異。

漕船有海船和河船兩種。
明代的運糧船有
「遮洋船」、「海雕船」、
「淺船」和「剝船」等，

漕船總數超過萬艘。

清代的漕船常年在六千艘以上。

漕船用料、質地、
船身之長寬與高度、
倉庫、棧倉之大小，
均有定式。

清代規定每艘漕船
載運的漕糧以五百石為限，
漕船每年運糧一次，
以十次為滿。

回原地的漕船叫回空。

回空快慢直接關係到
下一次漕糧運輸，

所以清代政府規定
漕船要在十天之內回空。

除了漕米外，漕船還
載運城磚、瓷器、布匹、
棉花和修河材料等
政府規定的附載物品。

也可以附帶一些
自用物品和土產物品
作私人的買賣。

對漕船的大量需求，
也帶動了造船業的興盛和發展。

除了大船以外，
還有各種各樣的小船，
人們習稱為「一葉扁舟」。

扁舟泛指小船。
以「一葉」來描述它，
是因為它與其他船隻
相比起來的確微不足道，

就像大海上漂浮的一片樹葉。

扁舟輕快、靈活的特點
在古人的詩句中早有體現。

唐人李白在《朝辭白帝城》
一詩中寫到：

「兩岸猿聲啼不住，
輕舟已過萬重山。」

中國很早就出現扁舟了。

相傳春秋末年，
越國大夫范蠡在幫助
越王勾踐打敗吳國後
便功成身退，

和西施一起駕一葉扁舟
遁入五湖，

扁舟是古人使用較多的船隻。

泛一葉扁舟於河湖上，
或品茗賞景，
或憑船獨釣，
或談詩論詞，
或幽思遣懷，
都是極愜意的事。

因此在古代文人的詩詞中，
常常有扁舟的蹤影。

例如宋代詞人秦觀就在
《風流子》中寫到：

「斜日半山，暝煙兩岸，
數聲橫笛，一葉扁舟。」

此外，有一種特殊的船，
叫「龍舟」。

「龍舟」是
造成龍形或刻有龍紋的船隻。

古代那些有「真龍天子」之稱的
帝王行走水路時，
一般都要乘坐龍舟。

皇帝的龍舟
高大寬敞，
雄偉奢華，

舟上樓閣巍峨，
舟身精雕細鏤，
彩繪金飾，
氣象非凡。

除皇家的御舟外，
龍舟也指民間用來競渡的船隻。

不過這些小舟與皇家龍舟
不可比肩，
一般都做得狹長如葦，

舵窄僅容二人對坐，
全船則有十餘排人同向而坐，
各執短槳，
搥鼓划水，比賽競勝。

端午節時吃粽子和
賽龍舟的習俗，
相傳是為紀念屈原而設立的。

在屈原的故鄉流傳著
這樣一個故事：

屈原在自投汨羅江後，
有天夜裡托夢給鄉人，
告訴鄉人說：

「你們給我送的米飯，
都被魚蝦龜蚌這些水族吃了。」

於是第二年端午節，
鄉親就用箬葉包飯，
做成有尖角的角黍（即粽子），

以為水族把角黍當成菱角，
就不敢去吃了。

可是端午節過後，
屈原又再托夢說：
「水族還是搶走了粽子。」

他告訴鄉親，
把粽子放在刻有
龍形標記的舟艇上。

因為水族都歸龍王管轄，
看到這樣的船會以為
是龍王送來的，
就不敢去搶了。

當代用來競渡的龍船，
形制比舊時簡化了許多。

船以色彩分
赤龍、青龍、
黃龍、白龍、黑龍等，

船身、船上的羅傘
旌旗等裝飾，
划手的服裝乃至船槳
都要求式樣一致。
