

中国交通文化概说

◎ 叶持跃 黄伟 著



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

宁波大学教材建设项目

中国交通文化概说

叶持跃 黄 伟 著

机械工业出版社

本书是大学本科通识教育教材,介绍了中国交通文化的起源发展、历史演变,直至近现代巨大变迁,帮助学生们形成对中国交通文化的整体概念。书中具体介绍了舟车的起源、演变,交通路线的开辟、发展,商业交通、历代邮驿和中国古代特有的漕运制度,兵车与战舰,中国古代对外交通,中国近代交通的变革,中国交通发展的特点和趋势。

本书可作为大学本科教材,也可供交通文化爱好者阅读。

图书在版编目(CIP)数据

中国交通文化概说/叶持跃,黄伟著. —北京:机械工业出版社,2011.11
宁波大学教材建设项目
ISBN 978-7-111-36037-7

I. ①中… II. ①叶… ②黄… III. ①交通运输史—中国—高等学校—教材 IV. ①F512.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第202774号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

策划编辑:管晓伟 责任编辑:刘 焯

版式设计:霍永明 责任校对:赵 蕊

封面设计:马精明 责任印制:杨 曦

北京圣夫亚美印刷有限公司印刷

2012年1月第1版第1次印刷

148mm×210mm·7.75印张·235千字

0001—2000册

标准书号:ISBN 978-7-111-36037-7

定价:29.80元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社服务中心:(010)88361066

门户网:<http://www.cmpbook.com>

销售一部:(010)68326294

教材网:<http://www.cmpedu.com>

销售二部:(010)88379649

封面无防伪标均为盗版

读者购书热线:(010)88379203

前言

交通是人类物质生活的重要组成部分，对人类社会的形成和发展有重要的影响。尽管当前对文化的内涵和外延有着种种的解说，但其基本结构总是包含了物质文化、制度文化、精神文化三个层次。当然，不同种类的文化，其核心内容总是有所侧重，有的以物质文化为核心，有的以制度文化为核心，有的以精神文化为核心，但任何一种文化都包含着以上三个层次的内容，只是侧重点不同而已。交通文化当然是一种物质文化，但其构成同样包含着这三个层次的内容，即物质层面的舟车、道路、桥梁等设施以及相应的技术；交通规则、礼仪、习俗等制度；交通观念、探险精神等交通精神。同时，这三个层面的内容是相互交织在一起的，构成了交通文化的整体。要了解交通文化，各种物质层面的内容是必不可少的，这是基础。但交通的发展绝不仅仅是各种技术和设施的进步，在很多时候，制度和精神层面的因素可能影响更大，在一定条件下规定着交通技术的内容和发展方向。从这个意义上说，要了解中国的交通发展历史，就不能仅仅局限于物质层面的内容，必须将物质技术的变化、发展看成是文化变化、发展的过程，正是在这个意义上，我们将内容确定为中国交通文化。

这本书是宁波大学通识教育课程的教材，自然涉及为何要将交通史的内容列入大学生通识教育的范围的问题。我们当然是有理由的。

第一，对大学生而言，学习、了解中国交通文化的形成发展过程，显而易见的一个好处就是能增加一些交通史的知识。

第二，能够使我们想一些问题，比如想想我们的祖先“筚路蓝缕以启山林”的奋斗史，可以使我们遇到挫折的时候，摆正自己的心态。想想张衡发明指南车、祖冲之发明车船的事迹，不仅可以增加我们的民族自豪感，如果拿自己和他们比较一下，是否可以促使自己在学习和工作中更努力，更想办法发挥自己的聪明才智。

第三，可以为我们提供看问题的新视角、新方法。交通与人类社会

其他各因素的纠集关系，是社会演化过程中各个因素相互影响机制的缩影。各种社会因素影响、制约了交通的发展，而交通的状况又是影响社会状况的一个重要因素，从这个角度看，就有研究不完的问题，而且对我们的心灵、智慧产生影响。

如果上述三个方面的好处还不够的话，还有一个比较另类的用途，就是增加茶余饭后的谈资，在某些场合没话找话的时候比较方便。

下面就该讨论一下学什么、如何学的问题了。这个问题看起来比较复杂，其实解决起来并不难，就是看你的目的是什么了。

如果是为了增加谈资，那么就从书里找好玩的、冷僻的、另类的内容，这些做谈资比较有效。不必知道得太正确，精确更没用，方法就是猎奇，态度就是好玩。作为教师，我们自然不会欣赏这样的方法。

如果是为了增加一些交通史方面的知识，尽管难以证明确实有用，但终究要比上一种态度较易得到我们的认同。从这个目的出发，自然应该注意交通方面的一些常识，继承陶居士的“读书不求甚解”的办法，但过分的不求甚解，容易滑向前一类情况，尽管不是出于主观故意。

从通过知识的学习实现智的提高了的角度而言，则需要读得细一些、慢一些，并与别的资料、材料、观点交叉着看，最终形成自己的有根据、有意义的思想和观点。要想从知到智，就要遵循孔老夫子的教诲，既要思，也要学。

本书看上去有些凌乱，材料多，总结性的结论和规律少，这当然首先是因为我们自身水平有限，勾画不出宏图，构建不了大厦。但往往有这样的场景，系统的大厦倒了，它的某些小构件反而成了人们追逐的玩意儿；宏伟的巨作毁了，它的某些残片反而成了人们津津乐道的话题。也许，这些大厦、巨作能给人们带来的就是一些玩意儿、话题。既然如此，倒不如干脆捋飭些凌乱的构件，勾画出一些有意味的残片。

我们的写法，甚至还有些“复古”的意味，如果有时间和精力，大家不妨看看以前的学者们的著述，他们往往是材料唯恐不多，结论唯恐太满，规律唯恐总结得太多。我们的学识自然不能与前辈高人相比，但“虽不能致，心向往之”总还是可以的。

按照一般教材的规律，前言总得介绍学科研究的重要问题、意义、方法，教材的体系结构等，我们的前言与此的距离大概不是一点点远，

还是就此打住吧，不然更不像教材了。

最后要说明、解释一下，本书中引用的文献比较多，都集中在最后的文献目录中，这也是比较通行的做法，正文中仅仅给出作者或书名、出版时间、页码等内容。我们的规则是：古籍一般是用书名加页码；现当代学者的著作一般标作者、出版时间和页码；论文一般标作者和发表年代。

作 者

目 录

前言

第一章 舟车起源	1
第一节 起源传说	1
第二节 早期舟车	5
第三节 中外比较	14
第二章 交通工具	20
第一节 制车	22
第二节 作舟	37
第三节 其他运输工具	49
第三章 交通路线	55
第一节 道路的开辟	55
第二节 水上交通线	62
第三节 陆上交通线	73
第四节 桥梁	82
第四章 商业运输	88
第一节 早期商运	88
第二节 商运的发展	94
第五章 漕运	100
第一节 漕运制度	100
第二节 历代漕运	105
第六章 邮驿	118
第一节 邮驿起源	118

第一章 舟车起源

第一节 起源传说

原始人类全凭自己的双足跋山涉水，需要为此付出很大的体力，难以进行长途旅行；必须经过不同部落之间的辗转交换，才能得到较远地方的物质文化产品。随着人类的进步、生产水平的提高，逐渐出现了早期的舟车等代步工具，这是人类史上非常重要的一幕。如果说，人类社会的进步伴随着不断地从自然状态中解放出来，不断地突破自然生理的局限，那么舟车的起源和发展是人类在远行能力和负重能力上取得的重大进步。从此，人们“为舟楫之利，以通川谷，服牛驾马，以达陵陆，致远穷深，所以交庶物而便百姓”（《盐铁论》，3）；“假舆马者，足不劳而致千里；乘舟楫者，不能游而绝江海”（《淮南鸿烈集解》，294）。使人类社会的交往能力得以突飞猛进地发展，为人类社会一系列重大进步创造了条件。

我国是世界上最早出现舟车的国家之一，反映在我国传统文化典籍中，就出现了大量关于舟车发明、发展的记载。但正如王国维所说：“研究中国古史为最纠纷之问题，上古之事，传说与史实混而不分。史实中固不免有所缘饰，与传说无异，而传说中亦往往有史实为之素地，二者不易区别。”（王国维，1994，1）。这些记载虽然往往未必是确切的历史记录，但只要审慎地利用这些资料，仍然能够从中发现历史的部分真相。

关于舟车的发明者和发明时代，就作者搜集到的资料来看，起码有以下一些说法：

1)《世本》曰：“共鼓、货狄作舟”、“奚仲作车”。宋衷注：“共鼓、货狄，黄帝二臣。”（《世本八种》王谟辑本，40）



2)《世本》又曰：“廩君，名曰豫相，姓巳^[1]氏，即与樊氏、暉（原注：音审）氏、柏氏、郑氏凡五姓争神。以土为舡（船），雕文画之，而浮水中。其舡浮者神以为君。他舡不能浮，独廩君舡浮，因立为君。”（《太平御览》，3410）

3)《墨子·非儒下》曰：“奚仲作车，巧倕作舟。”（《墨子閒诂》，293—294）

4)《墨子》又曰：“弃作舟。”（《初学记》，610）

5)《易·系辞》曰：“黄帝尧舜……剡木为舟，剡木为楫。舟楫之利，以济不通，致远以济天下。”（《周易正义》，75a）

6)《吕氏春秋》曰：“虞姁作舟。”（《吕氏春秋注疏》，2004）

7)〔晋〕杨泉《物理论》曰：“化狐作舟。”（《初学记》，610）

8)《山海经·海内经》曰：“帝俊生禺虢，禺虢生淫梁，淫梁生番禺，是始为舟。番禺生奚仲，奚仲生吉光，吉光是始以木为车。”郭璞注：“《世本》云：‘共鼓、货狄作舟’”。“《世本》云‘奚仲作车’。此言吉光，明其父子共创作意，是以互称之。”（《〈山海经〉校注》，463）

9)《山海经·海外东经》曰：“大人国……为人大，坐而削船。”清代学者郝懿行疏：“削当读若稍，削谓操舟也。”（《〈山海经〉校注》，252）

10)〔晋〕束皙《发蒙记》曰：“伯益作舟。”（《初学记》，610）

11)《古史考》曰：“黄帝作车，引重致远；少昊时，略加牛；禹时，奚仲加马。”（《艺文类聚》，1236）^[2]

12)《春秋命历序》曰：“人皇九头，驾六提羽，乘云车，使风雨。”（《艺文类聚》，1235）

13)《释名》曰：“黄帝造车，故号轩辕氏。”（《太平御览》，

〔1〕 案：“巳”字当作“巴”。见《后汉书·西南夷传》、《水经注·夷水》、《事类赋》。

〔2〕 案《初学记》作：谯周《古史考》曰：“黄帝作车，少昊略加牛，禹时奚仲驾马”，612。



3421)〔1〕

其他先秦及其以后的典籍中，也往往有类似的记载，不再一一引证。

上述的这些记载，带着很大的神话色彩，也难以确切地指明其时代。我们不妨对其作一番排比分析，从中可以发现一些有意思的现象。

这些记载中，最早的当然是人皇。按我国传统三皇五帝的说法，有所谓天皇、地皇、人皇，至于其时代，则人言人殊，不可穷究了，其神话学意义远大于历史学意义，因此，在记载中，也是“九头”、“乘云车、使风雨”，更何况这个说法出于纬书〔2〕，可不必多论。

关于车的始作者，大多提到奚仲。据《左传·定公元年》的记载，奚仲为夏车正，即负责管理车辆的官员（《春秋左传注》，1524）。但既然奚仲能任车正之官，当然先该有车，则车的产生要早于奚仲的夏代。《释名》、《古史考》均称黄帝作车，这很可能是从《易·系辞》附会而来。但《易·系辞》仅仅称“黄帝、尧、舜”，并未确指。至于《古史考》所称少昊加牛，奚仲加马，说明了车辆牵引力的变化、发展情况。《山海经》关于吉光始以木为车的记载，清代学者郝懿行云：“《大荒东经》言黄帝生禺虢（音号），即禺號也，禺號生禺京，即涇梁也，禺京、涇梁声相近，然则此经帝俊又当为黄帝矣”（《山海经校注》，465）。如依郝懿行的解释，则奚仲当为黄帝的四世孙，其时代远早于夏代。郭璞之注，很明显是想调和《山海经》与其他典籍的矛盾。上述记载尽管不可将其认作信史，但至少反映了我国车的起源很早，在夏代已经达到较高的水平。

如果说车的始作者和改进者还有比较一致的说法，那么舟的发明者则是人言人殊，莫衷一是了。

其中最早的是黄帝时代的共鼓、货狄，关于他们，仅知是黄帝之臣，其余情况不详。

〔1〕 按：此文不见于今本《释名》。参见《释名》毕沅注（《释名疏证补》，356页）。黄帝号轩辕氏，通行的说法是“居轩辕之丘，因以为名，又以为号”（《史记》司马贞《索隐》，2）。

〔2〕 参见陈桥驿，1987，510。



弃、伯益、巧倕都是尧舜时代的人物，关于他们的记载大多见于《史记·五帝本纪》。其中弃即后稷，是周人的始祖，其始封地为郿（今陕西武功县西南），周人后与狄、戎杂处，自公刘后活动于关中地区，直至建立周王朝（《史记》，111—112）。弃的作用是“播时五谷”，即《吴越春秋》所谓“教民山居，随地造区，研营种之术”（《吴越春秋辑校汇考》，13），在历史传说中，也主要将后稷视为农业之神，未必与作舟有关^[1]。伯益，又名伯翳，据《史记·秦本纪》记载：伯翳原名大费，“佐舜调驯鸟兽，鸟兽多驯服，是为伯翳，赐姓嬴氏。大费生二子，一曰大廉，实鸟俗氏；一曰若木，实费氏”（《史记》，173）。《国语》记载“伯翳能议百物以佐舜者也”（《国语集解》，469）。巧倕当即倕，亦作垂，也是舜臣之一，舜“以垂为共工”，裴骃《史记集解》引马融曰：“为司空，理百工之事”（《史记》，39、41）。这三人中，垂是“理百工之官”，当然应该参与作舟的管理工作，以其为舟的作者，反映出作舟已成为“百工”之一了。其中值得注意的是伯益，关于其族属，史籍没有明确的记载，《辞源》称其为东夷族首领（《辞源》[修订本]，107）是有相当根据的^[2]。既然“伯翳能议百物以佐舜”，舟当属百物之列，则伯益也可能是舟作者之一。

化狐不知道是什么时代、地域的人，“化狐作舟”的说法出现又较晚，可不必过分追究。

姁虞和番禺是特别值得讨论的两个人物。姁虞当为古吴越语，与吴的自称句吴同音^[3]。番禺也为古越语，可以解释为“越人的村”或“咸村”（曾昭璇，1994）。因此，这两条记载事实上是说句吴和越人作

[1] 《诗经·大雅·生民》专门歌颂周人先祖后稷，列述了他的主要事迹，也没有提到后稷作舟。

[2] 《史记》载伯翳主要是调驯鸟兽，其二子一为“鸟俗氏”、一曰“若木”。《说文解字·叕部》：叕，日初出东方，汤谷所登榑木，叕木也。段玉裁注：“若木即谓扶桑”（《说文解字注》，272）。所谓“鸟俗氏”实际反映了以鸟为图腾的习俗，这正是东夷等东方民族的特征。“若木”也反映了其所居的是东方之地。

[3] 《说文·女部》：“姁，从女句声”，与句同音。“吴”与“虞”通，《吴越春秋·吴太伯传》记载，古公第二子名仲雍，一名吴仲，也作“虞仲”（参见《史记·吴太伯世家》裴骃《集解》）。吴自称句吴，见《史记》、《越绝书》、《吴越春秋》等多种古籍。



舟。从族源关系上看，吴越同源^{〔1〕}，都属于古百越民族。这说明古代南方百越民族在舟的发明和制作上曾起了重要作用。

关于大人国，《山海经》的《海外东经》、《大荒东经》、《大荒北经》均有记载，其地望一说在东海之外^{〔2〕}，这与《山海经》称“闽在海中”、“瓯在海中”是同类的记载，事实上反映了大人国位于沿海地区。

廌君为巴人首领，他“以土为舡”的传说，应该是反映了古代制作陶舟的习俗。现在考古发掘已发现了一些陶舟模型，其中最早的当属浙江余姚河姆渡的陶舟。古巴人与古百越有密切的关系，巴人分布的地区也有许多百越部落，二者是相互杂处的（陈明芳，1996，157—162）。从语言上看，二者也较接近，“越人谓盐曰余”（《越绝书》，63），巴人地区的夷水，又称盐水（《水经注》，697），说明古巴人语言中，盐曰夷。而“余”“夷”古音相通，今吴语还称“盐”为“夷”^{〔3〕}。

通过上述分析，可以证明，古代典籍关于舟始作者的记载，大多与百越、东夷、巴等东方民族密切相关。由于上古时候中原地区与南方、东方等民族交往还不是十分频繁，对这些民族的记载往往出于道听途说，同一历史事件往往产生了不同的记载，造成了众说纷纭的局面。但透过纷繁的表面差异，还是能够发现其背后的历史真实面目。

第二节 早期舟车

前面，通过对文献记载的分析，已经证明了我国关于舟船发明的传说大多与东方、南方各民族有关，说明我国这些地区的先民在舟船的发明创造上曾作出过重大贡献。就目前已发现的考古资料看，其中以古代

〔1〕 如《越绝书》记载：吴的主要谋臣伍子胥曾说：“吴越为邻，同俗并土；西州大江，东绝大海，两邦同城，相亚门户”（《越绝书》，43）。而越国的主要谋臣范蠡也谓：“吴越二邦，同气共俗，地户之位，非吴则越”（《越绝书》，49）。

〔2〕 参见“大人国”袁珂注（《〈山海经〉校注》，252）。另外，《淮南子·墜形训》“自东南至东北方，有大人国。”高诱注：“东南垆土，故人大也。”则高诱也认为“大人国”在东南地区（《淮南鸿烈集解》，147）。

〔3〕 此由宁波大学文学院周志锋教授告示。



百越民族为最早，古越人是我国最早的舟船发明者之一。不仅如此，越人在漫长的历史时期，始终是我国舟船发展的重要推进者。以古越人为代表的南方各民族为我国舟船文化的发展作出了不可磨灭的贡献。

现代南方地区的考古发现更可以把越人制作、使用舟船的历史大大地向前推进到新石器时代晚期。目前我国发现的最早的船桨，是浙江河姆渡出土的约7000年前的新石器时代的残存木桨（图1-1），残长63厘米，用一根整木制出柄和桨叶，翼宽12.2厘米，做工精细，还刻有线型图案（河姆渡遗址考古队，1980。劳伯敏，1981）。同时出土的还有两件陶制独木舟模型^[1]。河姆渡文化是古越文化的先导，它的文化已具备了后来古越文化的许多特点，有的在南方地区至今仍有保留。其中最显著的特征为有段石铤、干栏式建筑、栽培稻作，这三项特征是古越民族所创造的特殊文化形态。干栏式建筑是在先进的木加工技术基础上发展起来的，河姆渡遗址中发现的大量榫卯结构建筑，表明当时的木加工水平已相当高（《新中国的考古发现和研究》，115—149）。在这样先进的技术条件下，河姆渡人完全有能力造出当时最好的独木舟，成为我国目前已知的最早使用船只的先民。约5000年前主要分布于钱塘江北



图1-1 河姆渡出土的船桨
黄渭金先生提供照片

[1] 两件陶舟模型一件出土于第三文化层，夹炭灰陶，矩形，横断面呈凹字形，中空作长方形槽，高3厘米，长8.8厘米，宽3厘米；另一件舟体侧视如同半月形，中间挖空，两头稍尖而微上翘，头部之下还附有一穿孔的扁平小耳。长7.7厘米，高3厘米，宽2.8厘米。此据河姆渡博物馆黄渭金先生抄示资料。



的良渚文化与河姆渡文化有非常接近的文化特征，仍保持习用木器的传统，以钱山漾、水田畈两遗址的发现比较突出。木桨分宽翼、窄翼两种，宽翼式的另接把柄，窄翼式的桨身和桨柄用独木削成（《新中国的考古发现和研究》，155）。

在新石器时代之后，南方各民族的造船技术必定有了进一步的发展，与中原地区的交往也开始增多。关于越人用舟的最早的历史记录，当属《周书》的记载：周成王时（约公元前11世纪），“於（音乌）越献舟”（《艺文类聚》，1230）。当时越人居住在今宁绍平原，而周的国都在关中地区。从交通发展的水平看，当时陆路交通还很不方便，南方地区与中原的交往主要通过水上交通来实现，一直到春秋时代，吴、越、楚等国还以船舶为主要交通工具，远在周初当然更应如此。众所周知，我国东部地区河流的主要流向是东西向的，从浙江北上唯一的可行之路，就是沿海向北航行，经东海、黄海过山东半岛后进渤海，然后转头驶入济水^{〔1〕}，逆流西行，再经过黄河进入渭水到达西周都城镐京。即使在今天，要驾舟作如此长距离的运输，也不是非常容易的，这说明当时越人造船和驾船技术已达到相当高的水平了。

到了春秋时代，史籍中关于南方地区的记载逐渐增多，当时最先兴起的南方国家是楚国。早在周昭王时代，楚国的舟船已有一定的水平。周昭王二十四年（约公元前977年）伐楚国，楚国的船人为昭王提供用胶粘成的船，使昭王在渡汉江时因船解体落水而亡（《水经注》，558）。楚人以胶船运昭王，是故意破坏船体，但也说明当时楚国的船只已不是独体的独木舟之类，而是由较多部件组成的正式船舶了。到了春秋时代，楚国的舟船水平有了更大的提高，经常进行大规模的水战。但当时楚国的水上力量并非最强的，在吴楚争霸中，两国间的水战，楚是胜少败多。仅见于《左传》的就有：襄公二十四年（公元前549）夏，楚国以舟师伐吴，无功而还。这是见于古籍记载的使用水军的最早记录。昭公十七年（公元前525），吴国伐楚，结果楚国大败吴师，还缴获了吴国的主要战舰餘皇。昭公二十四年（公元前518），楚国以舟师入侵吴国；昭公二十七年（公元前515），楚师与吴师遇于穷（今安徽霍邱县

〔1〕 今黄河入海口为古济水，而古黄河入海口在今天津附近。



西南),楚国的令尹子常以舟师至沙汭(今安徽怀远县西南)而还。定公二年(公元前508)秋,楚国的囊瓦伐吴,师于豫章^[1]。吴人见舟于豫章,而潜师于巢(在今安徽桐城县南,一说在今六安市东北。)。至十月,吴军在豫章败楚军。定公四年(公元前506)冬,吴、蔡、唐联合伐楚,他们用船运兵至淮河,这一战,吴军大获全胜,占领楚国都郢,楚王出逃,后来在秦国的帮助下才得以打败吴国,恢复楚国。至定公六年(公元前504),吴楚又一次发生水战,吴太子终累败楚舟师(《春秋左传注》,1090、1392、1452、1483、1529、1542—1544、1546、1557)。此外,昭公九年(公元前533年),楚还曾“为舟以伐濮(江、汉之南的夷人部落)”(《春秋左传注》,1402)。正因为楚国的水军实力不是很强大,所以在昭公十七年对吴战争中缴获吴国主要战舰徐皇后,会派重兵守护,但最后还是被吴国用计夺回。楚在与吴的争霸战中,是屡战屡败,而吴国也正是通过与楚的一系列战争,逐步建立起霸主地位。随后,越又灭吴,成为新的霸主。

吴越两国“同俗并土”(《越绝书》,43),造船技术都很发达,据《越绝书》的记载,吴越两国有橈溪城、舟室、石塘、杭坞、固陵等专门的造船基地,或水军基地。越王勾践曾说过:“夫越性脆而愚,水行而山处;以船为车,以楫为马;往若飘风,去则难从;锐兵任死,越之常性也”(《越绝书》,58)。吴越位于长江下游,为典型的泽国水乡,其环境是:“山林幽冥,不知利害所在。西则迫江,东则薄海,水属苍天,下不知所止。交错相过,波涛湍流,沈(沉)而复起,因复相还。浩浩之水,朝夕既有时,动作若惊骇,声音若雷霆。波涛援而起,船失不能救,未知命之所维”(《越绝书》,29)。正是这样的地理环境,加上先民们的勤劳智慧,使我国最早、水平最高的舟船在这儿出现。在春秋后期,吴越二国已能应用海船进行远距离的海上征战:哀公十年(公元前485)(吴)“徐承帅舟师将自海入齐,齐人败之,吴人乃还”(《春秋左传注》,1656),这是我国最早的海战记录,尽管吴国在这次战争中没有获胜,但已表现出长距离的海上奔袭能力。公元前482年,越国进攻吴国,为拦截当时正在黄池与晋国争霸的吴军主力,“越王句

[1] 豫章今地解释很多,大致在今长江以北、淮河以南地区。



践乃命范蠡、舌庸，率师沿海泝（溯）淮以绝吴路”（《国语集解》，545）。在两国的一系列战争中，当然更动用了大量的战船。越国不仅自己使用舟船，而且还向他国赠送，昭公二十四年（公元前518年），越国就曾给鲁国送舟^{〔1〕}。战国时的魏襄王七年（公元前312年），越国一次就送魏国“始罔及舟三百，箭五百万，犀角、象齿”等^{〔2〕}。在吴越战争胜利后，越王勾践杀了他的主要谋臣文种，又为文种作墓，即今绍兴的种山。据《越绝书》记载：“种山者，句践所葬大夫种也。楼船卒二千人，钩足羨，葬之三蓬下”（《越绝书》，62），为安葬文种，就动用了二千“楼船卒”，可见当时越国水军人数之多。随后，勾践为了谋求在中原地区的霸权，决定迁都琅琊，“从琅琊起观台，台周七里，以望东海。死士八千人，戈船三百艘”（《越绝书》，58）。所动用的水军力量都是惊人的。

根据上面所述，早在先秦时期，以吴、越、楚等国为代表的南方地区，在舟船的制造和使用上，在全国已经居于领先地位，在以后的历史时期，这种地位一直没有动摇过，南方地区始终是我国舟船文化最发达的地区。这主要是因为南方地区河流众多，水运是维系各地联系的主要交通形式，后来，随着南方地区经济地位的上升，海外联系的扩展，舟船在全国交通运输中的地位也就越来越高，直至近代铁路、公路等现代交通工具的兴起，才改变了这一基本格局。

在南方地区舟船发展的同时，北方地区的舟船也有相当程度的发展，尽管在总体水平上也许不如南方地区，但其水平和规模也是非常可观的。

在黄河中游地区新石器时代的仰韶文化类型中，渔猎经济占有非常重要的地位，也就会出现舟船等水上工具。发现于陕西宝鸡北首岭的船形陶壶，出土于约公元前4840~4170年的第二文化层，是目前见到的较早反映北方地区舟船情况的出土文物之一（参见《中国大百科全书

〔1〕《左传》记载：“越公子仓归王乘舟”（杨伯峻注：归读为馈，赠送也）（《春秋左传注》，1453）。

〔2〕《汲冢竹书纪年》：魏襄王七年，……四月，越王使公师隅来献乘舟，始罔及舟三百，箭五百万，犀角、象齿焉（《水经注》，68）。