

錢穀、張復《水程圖冊》「曲頭集」 臺北 國立故宮博物院藏

臺灣大學學術期刊資料庫



錢穀、張復《水程圖冊》「呂梁洪」臺北 國立故宮博物院藏



錢穀、張復《水程圖冊》「新開河」臺北 國立故宮博物院藏

臺灣大學學術期刊資料庫

明代王世貞《水程圖》與圖畫式紀行錄的成立*

梅韻秋**

【摘要】明代中葉的文壇領袖王世貞，一生不僅積極參贊旅遊書寫，也嘗試以既存的遊記文學體裁來開拓旅遊繪畫的新格局。而由他監製以京杭運河宦旅為主題的《水程圖冊》，即為此一企圖心下的產物。乍看之下，此冊似與當時盛行的名勝紀遊圖相類，然究其實，卻應當是一種型態有別的「行程日記」體差旅圖。從景點的地理分布看，全圖不再以呈現一山一湖或一郡一邑勝概的面面觀為主，轉以鋪敘旅程沿線各站為務，且這些站點亦多非觀光遊覽勝地，而大半是府縣城池、稅關、巡檢司、驛站、水閘或管河公署等官方行政、交通及河工建置。顯示旅遊類山水圖演進至此，亦與唐宋以降遊記文學的發展相呼應，實已分化出「紀遊」和「紀行」二體，來描摹不同類型的旅遊活動。

關鍵詞：王世貞、水程圖、京杭運河、紀遊圖、紀行錄

引言

1792至1793年間，英國畫家額勒桑德（William Alexander，1767－1816）以官方繪圖員的身分隨著馬戛爾尼（George Macartney，1737－1806）使節團抵達清乾隆朝治下的中國，來時循海路北上，由大沽口直薄京畿，回程則順著內陸水道南下，一路窺視這個東方大帝國的心腹之地與富庶之區，並將沿途所見所聞一一形諸畫稿。這批數以百計的寫生圖稿被攜回英國後，一方面成為額勒桑德連年參加皇家學院（Royal Academy）展覽的水彩畫作底本，另一方面也是使節團成員相繼出版訪華日誌或報告書時用來錦上添花的插圖，再加上出版商為

＊　本文承蒙匿名審稿委員慨然賜正，以及國科會計畫（編號NSC100-2410-H-007-047-MY2）資助，特此致謝。

＊＊國立清華大學通識教育中心 助理教授

臺灣大學學術期刊資料庫

了拓展銷路而翻製的各式經濟版及歐陸譯本，使這些圖像流傳更加廣遠，遂成十九世紀歐洲人捕捉並建構中國意象的重要視覺參考資料。① 除了鉤勒清代風俗及社會百業情態，這個由額勒桑德帶回歐洲的中國意象還包含了大量內地的山川及城鄉風景，而這些風景圖大部分所呈現的正是當時貫穿中國南北最主要的水上公路—京杭大運河的特殊人文地理風貌。其中，格外令使節團嘖嘖稱奇的景觀包括了運河行經山東、江蘇交界處的微山湖東側，兩水僅中隔一堤而水面則明顯一高一低（圖1），接著是蘇北奇觀「清黃交匯」，亦即黃河、淮河、運河三水交匯口（圖2），最後是因應蘇杭丘陵區河道高低不平而設計的「旱閘」，閘上特置兩座絞盤和一巨大的斜坡式石墩，以協助船艘從高水位向低水位河段挪移（圖3）。② 相隔半個世紀之後，由英國畫家Thomas Allom（1804－1872）依據前人舊稿以浪漫史詩般的筆調改畫而成的一套中國風俗勝景圖冊中，「清黃交匯」（圖4）及「旱閘」（圖5）二景又再次入選，可見運河奇景已成當時西方眼中極具代表性的中國名勝意象之一。③

京杭運河這條靠密集勞力及繁複工程維繫的奇異人工水道，不僅曾讓初來

① 附有額勒桑德圖作的相關出版品頗多，包括使節團副使George Leonard Staunton（1737－1801）於1797年發表的*An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of China*、馬戛爾尼的侍衛Samuel Holmes於1798年發表的日誌*The Journal of Mr. Samuel Holmes*、馬戛爾尼的私人總管John Barrow（1764－1848）於1804年出版的*Travels in China*，以及額勒桑德自行於1798年出版的*Views of Headlands, Islands &c. Taken during a Voyage to, and along the Eastern Coast of China, in the Years 1792 &1793, etc.*和1805年集結成書的*The Costume of China*等，詳見黃一農，〈龍與獅對望的世界—以馬戛爾尼使團訪華後的出版品為例〉，《故宮學術季刊》，21卷2期（2003），頁270-286。

② 此處所列舉的運河圖像及圖說乃引自劉潞、吳芳思（Frances Wood）編譯，《帝國掠影—英國訪華使團畫家筆下的清代中國》（北京：中國人民大學出版社，2006），頁24-29、36-37。

③ Thomas Allom這部圖冊共有圖128幅，初版於1843年，原名為*China, in a Series of Views, Displaying the Scenery, Architecture, and Social Habits of that Ancient Empire: Drawn, from Original and Authentic Sketches, by Thomas Allom, with Historical and Descriptive Notices by the Rev. G.N. Wright*，此處圖版引自〔英〕托馬斯·阿羅姆繪，李天綱編著，《大清帝國城市印象—19世紀英國銅版畫》（上海：上海古籍出版社，2002），頁159、167。

臺灣大學藝術期刊資料庫

乍到的外國訪客大開眼界，對老馬識途的中國本地人而言，亦同樣無法等閒視之。它在中國歷史文獻的記錄中可謂淵遠而流長，最早的河段開鑿於春秋吳國，古稱邗溝，用以聯絡江、淮兩大水系，此後歷經各朝各代近一千八百年的增損興廢與裁彎取直，至元朝至元三十年（1293）始全線開通，北起北京通州，南迄浙江杭州，總長逾一千七百公里，其對帝國政經及社會生活等各方面的影響力實已不下於長江、黃河二大巨流。然而，與自古即頻頻入畫的長江、黃河等天然大河相比，這條人工水道在中國視覺圖像的歷史上只能算是後起之秀，似乎一直要到明代中葉才有描繪其全貌的圖像出現，其中又以運河專題地圖最為人知。目前可知最早的例子是刊印在明朝弘治九年（1496）管理河道工部郎中王瓊所撰《漕河圖志》一書中的「漕河之圖」，稍後在嘉靖七年（1528）謝純所撰《漕河通志》中，亦刊有一件大同小異的「漕河全圖」，而明代著名輿地學家羅洪先於嘉靖三十四年（1555）編成的《廣輿圖》，也收有一幅「漕運圖」。④

毋庸置疑，運河專題地圖之所以在十五世紀以後湧現，跟明初遷都北京之後京畿供需及朝廷糧餉幾乎完全仰仗南方漕糧北運有關。⑤ 元朝奠都北京，雖亦孔需南方米糧接濟，但運輸方式採海運及河運雙管齊下，所以一旦河運受阻，尚有海運可通。明朝則廢止海運，河運若不暢，京師便立即有斷炊之虞，因此對京杭運道的維護與整治更加無微不至。從當時專題輿圖多以「漕河」來稱呼京杭運河，便知這類河圖的著眼點正在於運河所擔負之國家漕糧運輸重任。清代的漕運政策基本承襲明代，亦不採行海運，而對京杭運河的倚賴更深，故相關河工及河道圖的繪製有增無減。不過本文擬詳加探討的運河圖像，並不是這一類用以治河通漕的輿地圖或工程圖，而是一種屬於「紀行」或「紀程」類型的運河旅遊山水圖，性質較近似額勒桑德訪華途中所繪製的河景寫生

④ 任金城，〈關於清代的京杭運河地圖〉，收入曹婉如等編，《中國古代地圖集—清代》（北京：文物出版社，1997），頁126。

⑤ 地圖製作及地理學發展常與國家內政、外交及國防等現實需要密不可分，相關舉例論證可參考Benjamin A. Elman, “Geographical Research in the Ming-Ch’ing Period,” *Monumenta Serica: Journal of Oriental Studies*, no. 35 (1981-83), pp. 1-18.

臺灣大學藝術期刊資料庫

圖，其發跡的時間，正好就是在運河專題地圖接二連三浮現的十六世紀。它們的出現雖然也跟運河交通在明代的昌盛息息相關，但描繪的重心較非運河的轉漕機能，而是運河在當時肩負的另一項使命，亦即做為支撐帝國驛遞系統的一條主軸幹線。

如同陸路驛道一般，京杭運河沿線亦有朝廷廣設之水驛，大約每隔三十至四十五公里，便設置一站，除供政府遞送公文與使客、飛報軍情及轉運軍需外，也是官員差旅的補給休息站。⑥ 由於當時河運遠比陸運便捷舒適，自明代中葉以還，不僅官方人員對此一水上驛路趨之若鶩，即民間商賈士庶往返南北，或經商貿易，或進京赴考，或休閒旅遊，亦莫不競以河運為便，有時商船私舫充塞於途，甚至非法挪用驛站設備，反倒喧賓奪主，妨礙了官船的正常航運。⑦ 這種官民爭道和嚴重的「塞船」現象，曾被十七世紀蘇州畫家以機趣橫生的風俗畫形式具體而微地紀錄下來，如現藏北京故宮博物院的袁尚統（1570年生）1646年《曉關舟擠圖軸》（圖6）和張宏（1577年生）1647年《閶關舟阻圖扇》（圖7）便是兩件佳例。二圖均是以蘇州最繁忙的商業鬧區閶門外的運河場景為題，前者描寫清早一招搖過市的官船正欲出城，不料卻與迎面蜂擁而來的眾多入城商販民舟狹路相逢，兩造在閶門口僵持不下，推擠叫罵，亂成一團。⑧ 後者則是記畫家與友人同遊蘇州城外名勝虎丘之後，在回城途中遭逢船壅閶門水關的窘況。⑨ 可見無論晨昏，閶門內外總有大量船艘過往，或為經商貿易，或為觀光遊覽，彼此競相爭道，儼然已成每日常態。然從這一鬧市塞船的亂象之中，亦可窺見運河交通在當年的盛況，以及它在全民旅遊運輸上的熱門程度。而運河蓬勃的商旅與航業，也同時為沿岸造就了包括蘇州在內不少繁華一時的內陸港埠市鎮。本文將詳加探討的《水程圖》，即是最早有系統鋪敘

⑥ 關於明代全國驛站與驛路的分布，參見楊正泰，《明代驛站考》（上海：上海古籍出版社，2006），頁2-107。

⑦ Timothy Brook, *The Confusions of Pleasure: Commerce and Culture in Ming China* (Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1998), p. 118.

⑧ 《故宮博物院藏文物珍品全集—明清風俗畫》（香港：商務印書館，2008），頁80。

⑨ 《故宮博物院藏文物珍品全集—明清風俗畫》，頁78。

臺灣大學學術期刊資料庫

此一運河沿線榮景的視覺見證之一。

這件描寫運河全程形勝的實景山水圖，現藏臺北國立故宮博物院，乃明代中葉文壇巨擘王世貞（1526－1590）委託蘇州畫家錢穀（1508年生）、張復（1546年生）師徒二人合繪而成，目的在紀錄他個人於萬曆二年（1574）從家鄉江蘇太倉北上赴京履任太僕寺卿一職的運河旅行。事實上，本圖創繪之際，亦是明代旅遊活動蓬勃大興之時，種種為導覽助興或存證留念而作的紀勝或紀遊圖也隨之蜂起。⑩ 且從現存畫蹟和文獻著錄來看，蘇州這個著名的觀光勝地及藝術文化重鎮，可說就是當時名勝旅遊圖最主要的生產製作中心，而以該區為藝文活動基地的錢穀和王世貞，則又是進一步推展此類旅遊圖的關鍵人物。⑪ 不過，姑不論其他蘇州畫家所繪之作，即便是在錢氏或王氏所參與製作的旅遊圖中，《水程圖》都顯得與眾不同。它既異於流行已久的傳統紀勝圖式樣，如「瀟湘八景」或「西湖十景」之類，也與當時「壯遊」風氣大開之後所盛行的「名山圖」有別。⑫ 因為無論是強調詩情畫意、湖光山色之美的瀟湘或西湖圖，還是描繪五嶽、匡廬、峨嵋、武當、天台、雁蕩、白岳、黃山等壯麗山岳的名山圖，率皆以自然美景取勝。反觀《水程圖》所畫，卻是以人力營造的河道及港埠景觀為主，這在明代後期搜奇探奧之風當道之下，毋寧是一種極不合時尚的選擇。此種不符大眾觀覽偏好之處，或許也正是運河山水圖在創製數量上始終偏低且迄今仍相對乏人研究的原因之一。然而，人工運河既非典型的自

⑩ 自明代中葉以來，下迄於清，應遊風之盛而興的各項文化產業亦獲得進一步的發展，其實況之概說，可參考巫仁恕、狄雅斯，《游道：明清旅遊文化》（臺北：三民書局，2010）。

⑪ 錢、王二人曾涉入的旅遊圖製作計畫頗多，相關討論見薛永年，〈陸治錢穀與後期吳派紀游圖〉，收入故宮博物院編，《吳門畫派研究》（北京：紫禁城出版社，1993），頁47-64；Louise Yuhas, “Wang Shih-chen as Patron,” in *Artists and Patrons: Some Social and Economic Aspects of Chinese Painting*, ed. Chu-tsing Li (Lawrence: University of Kansas, 1989), pp. 139-153.

⑫ 有關明代壯遊之風及名山圖研究，參見傅立萃，〈謝時臣的名勝古蹟四景圖—兼談明代中期的壯遊〉，《國立臺灣大學美術史研究集刊》，第4期（1997），頁185-222；Li-tsui Flora Fu, *Framing Famous Mountains: Grand Tour and Mingshan Paintings in Sixteenth-century China* (Hong Kong: Chinese University of Hong Kong, 2009).

臺灣大學藝術期刊資料庫

然奇觀美景，也不符合時下遊覽的風尚，則王世貞為什麼會想選它作為旅遊山水畫的素材？而繪製一件題材如此不尋常的圖作，其目的和用處又何在？諸多疑問都將是本文接下來嘗試回答的問題。

一、《水程圖》的本名和成畫始末

除題材特殊外，《水程圖》的品名亦令人困惑。若以王世貞自己的著錄為據，作品的原稱當為「紀行圖」無疑。⑬ 不過此畫後來的遭遇便混沌不明，目前只能憑畫上的收傳印記推知中間一度經畢沅（1730－1797）收藏，最後才進了清宮內府，並以「水程」之名著錄於《石渠寶笈三編》之中，⑭ 至於畫名是何時所改，則已不可考。惟易名之後，原作的旨趣也起了微妙的變化。相對來說，「水程」二字更能具體點明本圖描繪的客觀地理實境，「紀行」一詞則較可凸顯王世貞作為一名旅行見聞紀錄家的主體性，同時亦暗示所記內容將包含一些非普遍性的王氏個人經歷與觀察。換言之，本圖在創製之初即有意避免淪為大眾化的導遊指南，而實際的作法就是納入更富於個人傳記色彩的景物，例如冠於本圖之首的「小祇園」（圖8）便是顯例之一。此園非觀光名勝，也非公共場所，更與運河水程無關。它其實是王世貞在太倉建造的自家園林，既可代表他的家園故里，又能象徵仕途不順時一個理想的隱遯之地，而此一象徵意涵亦曾在1574年他寫給好友徐中行（1517－1578）的書信中揭露。當時他已在太僕寺卿任上，而對於能重返北京朝廷，理應感到意義非凡，因為這是他「去國十九年」後，首度獲任的中央官職。但他也深知太僕寺卿一職，照例不過是個過渡性的職位，終究「不能久為吾有也」。就在對前途感到氣餒之際，他便以「小祇園泉石，時時夢中喚我矣」一語來自我解嘲，此處顯然正是將小祇園與歸隱林下的意象畫上等號。⑮ 像小祇園這般個人化的私園，基本上並不是一般旅遊圖會采錄的景點，而這也是《水程圖》在體例上與之有別的地方。

此外，《水程圖》另一個特殊之處就是其製作規模和方式。此圖共分為三

⑬ 王世貞，〈錢叔寶紀行圖〉，《弇州四部稿》，卷138，收入《文淵閣四庫全書》（臺北：臺灣商務印書館，1983），第1279-1281冊，頁281。

⑭ 黃鉞等撰，《石渠寶笈三編》（臺北：國立故宮博物院，1969），頁2675-2676。

⑮ 王世貞，〈徐子與〉，《弇州四部稿》，卷118，頁21。

臺灣大學學術期刊資料庫

冊，上冊有圖卅二幅，畫太倉至揚州水路；中冊廿八圖，畫江蘇邵伯至山東張秋段運河；下冊廿四圖，畫山東東昌至北京通州段運程（全程行經路線，參見圖9）。全圖總數多達八十四幀，堪稱山水畫冊中少見的長篇巨構。不僅規模不同凡響，其繪製過程亦多歷年所且幾經波折，這一點可從錢穀和王世貞兩人的原跋中一窺梗概。錢穀之跋附在上冊之末，有萬曆二年（1574）款，其文如下：

> 右畫冊自小祇園以至維揚郡（揚州），共三十二番，贈送太僕王鳳洲（世貞）先生還天府作也。鳳洲此冊留予所三、四年，未嘗注意。今迫於行，勉爾執筆。維欲記其江城山市、村橋野店、舟車行旅、川塗險易、目前真境，工拙妍媸，則不暇計也，觀者請略之。

可知王世貞大約是在隆慶四年（1570）向錢穀訂畫，但錢穀收下畫紙後，卻遲遲未動筆，擱置達三、四年之久，直到萬曆二年王世貞動身北上就職之際，錢穀為了替王氏餞行，才將本圖首冊加速完稿。而從錢穀語帶抱怨的行文之中不難看出，這套冊頁其實多少是在王氏強勢的敦促之下，勉為其難繪成交卷者。何以錢穀會對《水程圖》計劃如此躊躇不前？箇中緣由或可從王世貞所留下的萬曆三年跋語略窺一二，他說：

> 吾家太倉，去神都（北京）為水道三千七百里。自吾過舞象（十五歲）而還往者十二，而水居其八。得失憂喜之事，相錯接淅。卜夜所經由，都會繁盛，若雲煙之過眼而已。去年（1574）春二月入領太僕，友人錢叔寶（錢穀）以繪事妙天下，為余圖自吾家小祇園而起至廣陵，得三十二幀，蓋余嘗笑叔寶如趙大年，不能作五百里觀也。叔寶上足曰張復，附余舟而北，所至屬圖之，為五十幀，以貽叔寶，稍於晴晦旦暮之間加色澤，或為理其映帶輕重而已。昔宗少文（宗炳）圖五嶽名山於齋壁，曰：「鼓琴動操，欲令眾山皆響」。吾請老之日，以此冊置書齋，阿堵得之，不自笑令淚出耶！⑯

⑯ 此為王世貞著錄於《弇州四部稿》中的完整原跋，至於現存畫冊後副頁上的跋語則經過大幅刪節，遭刪的部分有「自吾過舞象……過眼而已」，「蓋余嘗笑叔寶……五百里觀也」，及「昔宗少文……笑令淚出耶」等三段。由於頁面書蹟有殘損及重經剪裱的痕跡，文句被裁去，是起因於意外損毀，還是遭刻意移除，尚待進一步考察。

臺灣大學藝術期刊資料庫

錢穀原來就與王世貞交情匪淺，加上在當時畫名亦盛，推測王氏本當是指望錢穀能親自出馬隨行寫生，好將這條他從少至長往來過八次的進京水路盡收筆端。但錢穀顯然無意遠行深入北土，而僅願意負責描繪近在咫尺的南方河段，所以王世貞笑他一如蹤跡始終不出汴京範圍的北宋宗室畫家趙大年，山水「不能作五百里觀」。至於北方河道的部分則改由錢穀的畫學弟子張復接手，隨王氏登舟寫生，依據王氏所選定的沿河地景，草成畫稿五十幅，然後帶回蘇州由錢穀加以修飾潤色，此即《水程圖》的中、下二冊。不過，據下冊後副葉上王世貞於萬曆五年增題的跋語，內容提及「張生所圖，故缺通州、張灣二幀，今春過余山齋中，漫為圖之」一事，可知張復所繪的五十圖於萬曆三年完稿交件後，王氏依然無法全然心滿意足，原因是缺了北直隸通州及張家灣兩景。通州是運河航線北段的終點，張家灣則為通州的前哨站，亦隸屬於通州。這兩處應當是王氏為了完整呈現自己這趟運河行程而指定入畫的景點，張復當初不知何故並未將它們形諸畫稿，乃至兩年之後還被要求追加補畫。而從王氏的委製過程中，包括先前積極約聘畫家隨行寫生，以及其後斤斤計較於所選定之地點是否盡數入畫等，均可看出他對具體呈現旅途全程實貌異常的堅持。

作為一件餞行之用的紀念品，《水程圖》如此著重於行程路途的寫生錄實，其實也與當時為送行而作的流行圖式有異，可說是為贈行一類的山水圖另闢新境。以下將透過兩種並存於明代中葉的相異贈行圖樣式，來進一步檢視《水程圖》在體裁上的創例。

二、從誌別到紀程：明代流行的兩種贈行圖模式

在王世貞委製《水程圖》以前，以山水畫形式表現的送別圖早已是一項風行久遠的社交型藝術，一如石守謙針對明代中期送別圖的研究所示，其中最常見的一種類型當為港岸送別圖。目前可見最早的圖例是南宋人所畫《送海東上人歸國圖軸》，入明以後，更有不少名家之作留下，如王諤《送源永春還國詩畫卷》和《送策彥周良還國詩畫卷》，戴進《金台別意圖卷》，王紱《為密齋寫山水圖卷》，沈周《仿雲林送別》、《秋江送別》和《京江送別》三圖卷，以及唐寅《金閶別意圖卷》等均是。不論是宋人之畫還是明代之作，其畫面構圖皆大同小異，儼然已成一種陳陳相因的樣版格套，通常是由岸上拱手揖別的

臺灣大學藝術期刊資料庫

人群、岸邊即將啟航的船舶、以及寬廣的水域等母題由右至左組合而成。⑰ 換言之，這類送別圖往往只鎖定登舟碼頭一帶的山水景觀作為舞臺，並聚焦於遠遊者與送行友人之間離情依依的一幕。至於旅人揚長而去之後將前往何方？一路所經行的道途景觀又為何？則完全不在這類畫作描寫的範圍之內。

不過，與港岸送別圖同時並存的贈行圖尚有另外一種，或許可參酌王世貞所立畫目，姑稱之為「準紀行圖」。這類圖作雖然也多用於餞行，但描繪重心已明顯從臨行之際的送別場景，大幅轉向遠遊者告別之後所踏上的漫長旅途。這種以紀行為主的贈行圖亦早在宋代便已成形，如大阪市立美術館所藏北宋宣和四年（1122）胡舜臣繪《送郝玄明使秦圖卷》（圖10）即為一例。此圖的送別功能可從胡舜臣題於畫上的送別詩跋獲得確認：

> 叢桂方招隱，君猶賦遠遊。青楓初試絳，白露正宜秋。玉疊浮雲暮，秦關王氣收。離情付圖畫，悵我一登樓。宣和四年九月二日，玄明大參有使秦之命，作此紀別。

跋中指明的圖卷收受人郝玄明，因史書闕載，其人其事目前已渺茫難稽，但透過詩題中「叢桂方招隱」及「有使秦之命，作此紀別」等胡舜臣提供的文字訊息，可知郝氏原本應當是賦閑在野，後來受朝廷徵召，於宣和四年秋出使陝西，胡氏便為他繪製此圖以誌別。⑱ 除了胡舜臣之外，徽宗朝權相蔡京當時也曾為郝氏賦詩一首於圖後來送行。⑲ 不過縱觀全圖，卻找不到像拱手互揖之類顯而易判的餞別場面，唯一可能用來寄託離愁別緒的景象，竟是一棟位在畫

---

⑰ 石守謙，〈雨餘春樹與明代中期蘇州之送別圖〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》，64卷2期（1993），頁434-441。

⑱ 關於本書畫卷之內容及風格樣式的基礎研究，參考河野道房，〈胡舜臣筆「送郝玄明使秦図」について—転換期絵画の一様相〉，《研究紀要》（京都大学文学部美学美術史学研究室），6号（1985），頁35-55。

⑲ 蔡京此則詩跋的原蹟，目前與胡舜臣之畫裝為一卷，圖版可參考《南宋絵画—才情雅致の世界》（東京：根津美術館，2004），圖1。原詩全文如下：「送郝玄明使秦一首。送君不折都門柳，送君不設陽關酒。惟取西陵松樹枝，與爾相看歲寒友。」由於詩中提及的西陵松樹，頗能與胡氏所繪山嶺間長松林立的景像相呼應，推測應是蔡京配合此圖所賦之詩。

臺灣大學藝術期刊資料庫

卷左端的雙層建築物。這座樓宇獨自兀立於一片煙樹掩翳的臨溪村落之前，其重檐高牆的華偉外觀，與村中野趣十足的簡樸平房頗有落差，遂不免予人些許格格不入之感。然而這個與周遭鄉野景觀不甚搭調的樓房，或許正是畫家為了再現送別詩中「離情付圖畫，悵我一登樓」的意象而刻意安排的視覺隱喻。觀者若配合詩意來讀畫，猶能藉由此一孤零的樓宇懷想當時胡、郝二人離別的情景，亦即詩句所透露，胡舜臣在郝玄明啟程離去之後，心下仍覺惆悵不已，於是進一步登上高樓眺望，遙遙目送漸行漸遠的郝氏。此登樓之舉所喻示的依依不捨之情，自是溢於言表。而畫中郝玄明絕塵而去的背影，也確實已經遠遠超出樓中之人目力可及的範圍。此刻的他應當就是出現在全圖中央位置上的騎馬或策蹇人物，顯然早就循著樓宇前方的道路與橋梁，由左向右穿越了宛若南方澤國一般的低濕之地，來到大有北地高寒氣象的重重關山之前。這片布置在畫面右半部的山景，不僅峰嶺峭立、澗谷縱深，山徑兩側且有耐寒長松夾峙，它與畫面左半部由連綿緩丘、縈迴溪澤及迷離煙村所構成的溫婉水鄉猶如兩個不同的世界，而郝玄明的現身之處正好就在這兩個山水世界的分界點上。

據Elizabeth Brotherton對此圖的解讀，左半邊貌似南方水鄉的濕暖風光，頗具宋代流行的「瀟湘八景」之致，應可代表一種宜於在野之士安棲的隱逸之地；而右半邊高寒的北方山岳，則可代表入朝為官者任重而道遠的經國濟世之業。畫中郝玄明出現在左右兩個世界的交界處，或許也象徵著他已揮別了個人安逸的隱居生活以及熟悉的家園故土，毅然擔負起國家交付的外交使命，不畏險阻深入西北邊區，而所要應付的極有可能就是此際新興的女真金朝為宋、遼、西夏三國形勢帶來的衝擊與變化，這不可不說是一項頗為嚴峻的挑戰。從畫面上看來，郝氏面對的也恐怕是一趟前途多舛的強渡關山之旅，眼前是漫無止盡的岐嶇山路，腳下則有危機四伏的深崖邃谷。此外，畫家還一反常態，將行旅行進的方向從傳統習慣的由右至左改為由左至右，並把有雄關當道的崇山峻嶺置於畫卷的右端，大有彰顯郝玄明不避艱辛、逆勢而為的用意。⑳

⑳ Elizabeth Brotherton, “Two Farewell Handscrolls of the Late Northern Song,” *Archives of Asian Art*, vol. 52 (2000/2001), pp. 46-49.

臺灣大學學術期刊資料庫

值得一提的是，《送郝玄明使秦圖》卷後還留有一則沈周的觀款，㉑ 可知這位明代吳派宗師確實親眼見過此畫。不僅如此，他在1479年為紀念同鄉摯友吳寬（1435－1504）丁憂期滿返京復職而精心繪製的贈行山水圖《贈吳文定公行卷》（東京角川家藏），或許就曾經參考過這件宋代贈行之圖的形式。如同《送郝玄明使秦圖》一般，沈周此卷也採用由左至右的逆向構圖，並以壓倒性的篇幅來鋪陳旅人眼前一望無垠的長途旅程。胡舜臣之圖，長不過一公尺有餘，而沈周之卷的長度則超過十公尺，畫中重山複水，循環不絕，在強調行程的曲折與綿長感上，可說是變本加厲。至於對離愁別意的渲染，沈周之卷則益顯淡薄。在此，沈周刻意調換了胡氏圖中主要點景母題的位置，將走馬赴任的旅人從原先畫面的中央地帶移至卷尾的村落溪橋之前（圖11），而本來出現在卷尾用以餞行的建築舞臺則改置於畫卷中段，並把此一道別舞臺由村邊高樓改為松間涼亭（圖12）。亭中可見四名文士聚坐，居中一人撫琴，餘三人在旁聆賞。撫琴之人應當就是沈周自己，他面朝左方，似準備迎接自畫卷左端策馬穿山越嶺而來的吳寬。此情此景，倒像是當時繪畫中常見的「松亭會友」之類的場面，遂使一場原本令人傷感的惜別會，轉為文人知交間的行樂雅集。畫中雖然離愁不再，友情的傳達卻不減反增。因為這個聚集了知心好友的松亭，是設在吳寬漫長旅程的中途，表示在他獨自一人歷盡千山萬水的逆旅之中，仍會有摯友適時前來相慰，如此一路走來，亦將不再備感艱辛孤寂。

這卷見證沈、吳兩人金石之交的長篇贈行山水圖，後來成了王世貞的家藏之寶。㉒ 王氏對此卷推崇備至，不僅譽之為沈周「第一筆」，還封它為「畫中王」，認為莫說是戴進、唐寅等當朝名家難以企及，即連宋、元大師如董源、巨然、王蒙、吳鎮等見到此畫，也得退避三舍。㉓ 王世貞對沈周這件贈行圖雖嘆賞不置，不過當他請好友錢穀為自己繪圖送行時，卻並未採用此卷的體例形式或題材內容。就側重漫長旅途的鋪陳這一點來看，錢穀的《水程圖》和《贈吳文定公行卷》以及《送郝玄明使秦圖》確實可算是一家眷屬，但是《水程

㉑ 河野道房，〈胡舜臣筆「送郝玄明使秦図」について—転換期絵画の一様相〉，頁37。
㉒ 張丑，《清河書畫舫》，卷12上，收入《文淵閣四庫全書》，第817冊，頁471。
㉓ 王世貞，〈贈吳文定行卷山水〉，《弇州四部稿》，卷138，頁272。

臺灣大學學術期刊資料庫

圖》與後兩圖的差異亦極為明顯。除了旅途由陸路換成水路、形制由長卷易為冊頁之外，最關鍵的變化還在於《水程圖》已進一步由紀行旅意象發展成紀具體路程和地理實境。換言之，胡、沈二圖雖然用心刻畫旅人所經行的路徑以及沿途的山川景物，但觀者若欲按圖索驥，追究其所經行的到底是哪條交通路線？沿途所遭遇的山水又到底是哪座山？哪條河？終不免徒勞無功。因為兩圖山川並非根據特定地理實景畫成，它們依舊只是一種理想或普遍化的山水。反觀《水程圖》，則不僅言明其描寫的交通路線就是京杭運河，還為沿線山川城鎮加標地名，以利觀者辨識，可說已具備了地圖的功能。而此種對描摹地理實景的興趣，顯然還是較近於當時的名勝紀遊圖。

其實在王世貞的收藏品中，就有一件形貌與《水程圖》類似的明代名勝圖，舊傳是沈周所畫，此即現藏上海博物館的《兩江名勝圖冊》。㉔ 這套冊頁有圖十幅，畫工頗精，構圖亦具奇趣，而且風格母題的確有不少淵源於沈周之處，加上每圖對頁之上均有沈周自書詩一首，是以王世貞一直把此冊視作沈氏真蹟。他除了為各圖題詩一首來追和沈周外，還於萬曆七年（1579）邀請文嘉（1501－1583）、俞允文（1512－1579）、沈明臣（1518－1596）、王穉登（1535－1612）等吳越名士為他在對頁空白處和詩題句，同時又將各圖的景點一一辨明，題於後副葉上，云：

> 沈啟南（沈周）先生畫十幀，幀系一絕句，為楚州（淮安）、為高郵、為廣陵（揚州）、為揚子、為句曲、為天平山、為馬鞍山、為垂虹橋、為西湖之岳墳、為下天竺寺。江以北凡四，皆無山；而江以南則山五而水一，真清遠奇麗之觀也。高齋展翫間，自謂不減少文臥游，足以掩關矣。十絕余皆有和，仍托諸君子繼之。

王世貞所辨識出來的十景，分散在江蘇與浙江兩省，乍看之下，似乎是一種隨機取樣的散漫組合。但若將它們加以地理定位，就會發現這些景點都大致分布在京杭運河沿線的府縣之中，由南而北依序是杭州下天竺寺和西湖棲霞嶺

㉔ 全冊圖版見《中國古代書畫圖目二》（北京：文物出版社，1986），滬1-0366；部分彩圖見《中國美術全集：明代繪畫．中》（上海：上海人民美術出版社，1989），圖17。

臺灣大學圖書館 期刊資料庫

下的岳飛廟、蘇州太湖垂虹橋、天平山范公祠和崑山馬鞍山、金壇的句曲山（今屬鎮江句容市）、瓜洲揚子橋、揚州、高郵及淮安。㉕ 此外，這套冊頁也可能是為贈行而作。細觀其中地理位置最北的淮安一景（圖13），即可見到一對拱手互揖的文士現身於畫面右下角的坊門內，坊門外又剛好是帆檣雲集的登舟碼頭，很難不讓人想起前述的港岸送別圖模式。而對頁上沈周所題「淮水通南北，揚帆初過江，故人將別酒，沙上玉罌雙」之詩，也明顯是一首餞別詩。雖然畫中旅人別後的動向不明，但辭別前所經杭州、蘇州、瓜洲、揚州、高郵、淮安等地，均為運河重鎮，串連起來，依稀就是一趟由杭至淮的運河北行之旅，而冊中十景也可能正是畫中旅人沿河停泊或就近登覽之所。對當時曾親履其地的觀眾來說，這十圖所呈現的地景應該亦頗具說服力，例如應王世貞之邀題跋於上的沈明臣就說「十地皆平生踪跡所到，披睹間恍然身入其中」，閱覽此冊，不僅讓沈明臣這位曾擔任抗倭名臣胡宗憲（1512－1565）幕僚的浙江布衣詩人心生舊地重遊之感，也讓他目睹了城市的今昔之變。他特別指出近來遭受倭患的揚州（圖14）已增築了外城，和五、六十年前沈周所見的揚州城面貌自是有異。㉖ 可見這類名勝圖若具備高度的紀實性時，還能夠作為當時考察地理沿革的視覺資料。

雖然《兩江名勝圖》隱約紀錄了運河水程，圖中各景也能有效反映地理實貌，但它描寫的重點依然與《水程圖》有別。嚴格說來，《兩江名勝圖》中直接刻畫運河水道本身者，只有垂虹橋、瓜洲、揚州、高郵和淮安這五景，且垂虹橋和瓜洲二景，一濱太湖，一臨長江，也不易被視作單純的運河景觀。至於其餘五圖，包括句曲山、天平山、馬鞍山、下天竺寺和岳飛墓等，則完全是山景和祠廟古蹟的特寫，更難看出與運河有何瓜葛。以上十地，無論是山景或水景，其實均是當時熱門的觀光勝地或家喻戶曉的河港都市，而從此種景點組合也可以看出，《兩江名勝圖》的目的顯然不在圖寫運河人工水道，而在為沿線的旅遊名勝存影留念。《水程圖》則反是，八十四幅圖之中，大約只有六幅繪

㉕ 關於《兩江名勝冊》中所選擇的地點與京杭運河路線的關係，以及其與地理實景之間關係的討論，參考Richard Edwards, *The World Around the Chinese Artist: Aspects of Realism in Chinese Painting* (Ann Arbor: University of Michigan, 1989), pp. 89-93.

㉖《中國古代書畫圖目二》，頁195。

臺灣大學學術期刊資料庫

有廣為人知的觀光名勝，分別是上冊第十一開的蘇州閶門、虹橋和虎丘（圖15）、第十二開的蘇州楓橋與寒山寺（圖16）、第十七開的無錫錫山和慧山（圖17）、第三十開的鎮江金山與焦山（圖18）、中冊第二開的高郵露觔廟（圖19）以及第五開的淮安漂母祠（圖20）等。它們不僅數量零星，而且在畫面上往往亦非以特寫方式呈現，因此若不靠文字小標輔助，通常並不顯眼。而就在這些夙負盛名的觀光景點被逐步邊緣化並紛紛淪為配角的同時，原本不以觀游價值取勝的運河人工水道遂一躍而成《水程圖》銳意摹寫的核心主軸。

《水程圖》所選繪的運河景觀，一如《兩江名勝圖》，固然包含不少馳名已久的港埠都市，像蘇州、鎮江、揚州、淮安、濟寧、臨清、天津之類，但尚有為數更多的河景並不屬於此類，而且也未曾被《兩江名勝圖》畫過，那就是漕河沿線主要的交通及河工建設—水驛與河閘。其中有文字標示者，即包括新閘、奔牛閘、鎮江閘口、移風閘、清江浦閘（圖21）、夾溝驛（圖22）、新閘河、安山閘、梁店驛、甲馬營驛、梁家莊驛、連窩驛、磚河驛、新橋驛、乾寧驛、流河驛、楊青驛、楊村驛、和合驛等。此外，運河上的重要稅關和檢察哨如澮墅鈔關（圖23）、望亭巡檢司、高橋巡檢司、河西務（圖24）等，以及重大水利工程如徐州呂梁洪（圖40）、南旺分水口（圖25）等，也被描摹入畫。這些驛站和河工設施大多興築於元、明兩代，既非古蹟，更非供人遊賞之景，它們在明人的旅遊名勝圖中幾乎是踪跡難覓，而且也不是詠景紀遊文學中的要角。易言之，在當時以遊山玩水或尋幽探勝為導向的遊記或圖像中，它們並非值得特別一提的景物。不過，若對明代各式與旅遊地理相關的圖籍予以更通盤的檢視，便可發現《水程圖》大肆圖寫的水驛、河閘等交通站點其實另有所屬，除了見載於《寰宇通衢》、《漕河圖志》等官方編纂的專門志書之外，其最主要的歸宿正是「紀行」或「紀程」這一類的旅遊書寫。而這類文字不僅在內容取材上，即以敘事結構論，亦與《水程圖》多有相通之處，可說是進一步探索此冊體例來源的關鍵鎖鑰。

臺灣大學學術期刊資料庫

三、與紀行、紀程相關的旅遊書寫：路程指南及紀行錄

（一）路程指南

紀行或紀程類的旅遊圖籍，亦如紀行圖一般，雖非明代首創，但自十六世紀經商與旅遊風氣大開以來，也開始出現一些特化的發展，其中最受學界矚目者，當屬路程指南這一類實用型道路交通資訊在明代中晚期的大量出版與流通。然而，驛路與漕道既攸關帝國經濟命脈，早在十六世紀之前，其實已陸續有官方編纂的專門志書加以系統化紀錄。據楊正泰的研究，現存最早的一部是洪武廿七年（1394）由廷臣奉太祖之命編成的《寰宇通衢》。此書至永樂十一年（1413）間仍續經修訂，切實載錄了當時從南京至十三布政使司及其所屬各府的水馬驛路。㉗ 例如《水程圖》所繪的江北至通州水驛，即有不少可從該書的「京城至北京行部並所屬各府衛」這一條目下索得。㉘ 不過，《寰宇通衢》所載錄的交通資訊尚十分簡略，或許主要是用作兩京會同館和各布政司派驛的依據，故除了驛站名稱和里程距離外，不記其它。㉙ 稍後，由王瓊於1496年編成的運河專書《漕河圖志》，不單詳載了通州至儀真運河沿線州、縣、衛、所等行政區域以及其轄境內各式河道建置的名稱和地點，包括河閘92座、減水閘31座、積水閘13座、月河閘3座、河壩35座、滾水壩3座、減水涵洞42個、減水橋4座、減水石礎3座、淺舖580處、洪2處、支河30條、湖泊23處及塘5處，㉚ 另外亦錄有「漕河水程」一則，備列漕運水路自通州至儀真之間的42座驛站。㉛ 且此書所記程途內容，亦與《寰宇通衢》類似，僅包含站名及里程數而已。另據《明史》之載，明廷為了確保各地漕糧可以準時運達京師，於成化年間訂立了運船至京的期限，規定北直隸、河南、山東為五月初一日，南直隸為七月初一日，而浙江、江西和湖廣則為九月初一日，違限者將受罰；至正德年間，又

㉗ 楊正泰，《明代驛站考》，頁135。
㉘ 楊正泰，《明代驛站考》，頁161。
㉙ 楊正泰，《明代驛站考》，頁136。
㉚ 王瓊，《漕河圖志》（北京：水利電力出版社，1990），卷1，頁14-63。
㉛ 王瓊，《漕河圖志》，卷3，頁167-170。

臺灣大學學術期刊資料庫

進一步制定「水程圖格」，要求運船按日次填寫行止站地。㉜ 這種按日紀程的官方水程圖表，因未見實例留存，其具體內容及樣貌若何，現已不得而知，但至少足以顯示紀程圖表也曾被朝廷用作控管漕運效率的一項工具。

與資訊簡略單一的官方版本相比，明代中葉應社會各界實際需求而興的坊刻路程指南，內容顯然較為紛雜多元，除了驛站和里距，一般還會添入更多具體交通路況或地方風俗物產之類的訊息，參考價值亦相對提升。值得注意的是，就在1570年王世貞開始向錢穀訂製《水程圖》時，現存最早一部以紀錄全國水陸驛道及商路為務的路程指南專書亦於本年出版，此即黃汴所編的《一統路程圖記》。黃汴出身徽商之家，自述廿歲時便隨父兄四處經商，曾循運河水路至北京，回程時卻因河水冰封而改行陸路，在山東兗州到江蘇徐州途中迷失方向，只得一路求人指點迷津，苦不堪言，因而起了編纂路程指南的念頭。後來他趁旅居蘇州之便，從其他商人手中蒐集到多種程圖，費時27年，始將它們整理成書，並盼此書一出，不僅有利於行商，連官員差旅和一般的觀光遊覽也都能受惠。全書有八卷，詳列了兩京至各省以及各省至所屬府縣的水、陸路線，計144條，而《水程圖》所描繪的水驛及河閘，即備載於第五卷的「北京由漕河至南京水驛」和「南京由漕河至北京各閘」之中。㉝ 前一條記北京至南京沿河45處水驛及各驛之間的里距，內容與《寰宇通衢》大體相類，惟各驛之下附註的隸屬州縣名稱為新添資訊；後一條的資訊內容則是屬於《漕河圖志》的範疇，不過於漕河全程僅列出閘61座、洪3處，其它重要的運河建置如壩、淺、湖、塘、支河等，則均未收錄，顯然其目的並非要如漕河志書那般從河工專家的角度去系統化界定運河的地形及設施，而比較是站在行旅過客的立場來提供必要的航行用路常識。因此，除了標示沿線的府州縣邑、水驛、河閘及里程，此一條目又於末尾附上一篇運河沿途路況報導，云：

> 儀真閘通上江運船，五壩過客貨須臨大江，晝夜無盜。鹽商時聚，地無所產，楠木商人聚於對江。自本縣至淮安，皆平水。邵伯之北，湖蕩多，人家少，西高而東卑。水大之年，最怕西北風，巨浪能倒塘岸，船不能過。賊有鹽徒，晚不可行，船戶不良，宜慎。自揚州以北，風景與江南大別

㉜ 張廷玉等撰，《明史》(臺北：鼎文書局，1982)，卷79，頁1921。
㉝ 黃汴，《一統路程圖記》，卷5，附錄於楊正泰，《明代驛站考》，頁243-244。

臺灣大學學術期刊資料庫

矣。淮安五壩過客貨，閘通運船。凡寫黃河大船進京，必須訪實，或有欠債攬此長載，中途脫逃，客顧人夫而去，此常有者。黃河不可久延，四、五月有河走之防。徐州入閘河，汶水泉出萊蕪、寧陽二縣，至南旺南北兩分。舊閘河自留城至南陽，北高而南低，水易泄，閘常閉，所以客船難去，一閘曾有坐一月者，且讓運船。自開新河，南高而北低，泉雖少而難泄，閘不常閉，各船皆快，無阻遲之苦矣。揚州之北，食品賤而不佳。臨清州出衛河，直抵直沽，泊船難擇地方。天津衛上水至通州，走沙水淺，夜宜謹慎。一水兩分，南惟湘源，北獨汶水。自淮安以北，冬歸宜速，守凍最難，日出冰堅，陰霧即釋。㉞

藉著這類實際路況資訊的補強，《一統路程圖記》確實具備了黃汴所聲稱的旅途指南功用，可助行人於「道路之遠近，山川之夷險，及風波盜賊之有無，靡不洞其纖悉」。㉟ 其致力於傳達道途實況之處，與錢穀在《水程圖》畫跋中所宣示的「維欲記其江城山市、村橋野店、舟車行旅、川塗險易、目前真境」，可說是相互呼應。然而兩相比較，《一統路程圖記》所提供的運河沿途資訊種類仍然不夠全面，例如《水程圖》略有所述的鈔關、巡檢司等官方榷稅及治安機構以及山川、祠廟等可供觀光遊賞的名勝古蹟，便未被編寫在內。此種將地理資訊約化的傾向，或許多少是受纂述體例的限制，因該書既以整個明朝疆領為書寫範圍，所涉地域幅圓廣闊，不啻程書中的「通志」或「一統志」，故無法鉅細靡遺介紹各條路線上的要站，亦在情理之中。而《水程圖》所擇地點類型相對繁富之處，其實倒更近於當時一種專門介紹京杭運河水路的程書。目前存世最早的一例，其出版年份甚至早於《一統路程圖記》，此即游氏親賢書堂刊於嘉靖十四年（1535）的《圖相南北兩京路程》。

這本專題型的路程指南出版後不數年，便曾為嘉靖十八年及廿八年兩度來華的遣明使策彥周良攜回日本，因此得以倖存至今。㊱ 冊中所載程途雖僅止於杭州至北京的水路幹道，但已足以配合日本遣明使節團在中國內地旅行的需求，蓋漂洋渡海而來的遣明使自浙江寧波登岸入境後，北上赴京之途主要即循

㉞ 黃汴，《一統路程圖記》，卷5，頁245。

㉟ 黃汴，〈一統路程圖記序〉，收入楊正泰，《明代驛站考》，頁199。

㊱ 此書原蹟影本及相關介紹，見牧田諦亮編，《策彥入明記の研究》（京都：法藏館，1959），下冊，頁200-217。

臺灣大學學術期刊資料庫

此縱貫南北的運河水道。且從內容看來，本冊也選介了遠較《一統路程圖記》更多元化的站點類型，不復以水驛、河閘這兩類為限，同時在編次上亦不循分類述地的體例，轉以一條鞭式的單線紀程型態，無論站點的屬性為何，一體依南北地理順序加以列敘，標榜的是一種彙集了運河沿線「市鎮、關津、驛遞、江、湖、洪、閘、壩」㊲ 等各項建置的整合性道途資訊。除了記一路所過市鎮、驛站、河工設施和里距，還兼述巡檢司、遞運所、漕運所等官方哨卡、郵務和運輸機關，並屢屢提及沿河各府、州、縣城的城牆質材、城內有無衛軍駐防、當地是否有混堂（澡堂）、何處可泊船、航道水流走向、以及地方物產等。此外，本冊對沿線祠廟和歷史遺蹟亦偶有著墨，由南而北依次是揚州瓊花觀、桃源縣三結義廟、宿遷縣項羽出生之地、邳州城外張良進履之地、呂梁洪和徐州洪的金龍廟、徐州城項羽戲馬臺、茶城漢楚會秦之地、留城張子房廟、沛縣漢高祖歌風亭、宋梁山泊群雄興起之地長溝、宋太祖出生之地甲馬營等。㊳

上述包括京杭運河在內的天下水陸路程，除了有路程專書予以載錄，到了晚明還進一步成為日用類書「地輿門」內的常設條目，一般是編印於全書第二卷頁面的上欄，與列在同頁下欄的兩京各省管轄統屬和戶糧土產等地方行政及經濟資訊並轡而行。雖然可供大眾日用的百科全書式類書早在明以前便已問世，㊴ 如元至順年間所刊《新編纂圖增類群書類要事林廣記》即為一例，且此書亦有「地輿類」一卷，堪與明代同型類書中的「地輿門」相對應，但其中尚無任何路程資訊。㊵ 反觀晚明風行的日用類書，則屢屢將南北兩京至十三省的路程納入例行編制之中，足見此時確實就如卜正民（Timothy Brook）所論，由於旅遊風氣大開，社會上下對交通旅行指南的需求亦遠勝前朝。㊶ 略加比對晚明類書諸多版本，亦不難發現它們因輾轉相互剽襲，內容極為重疊；而細察書

㊲ 牧田諦亮編，《策彥入明記の研究》，頁202。

㊳ 牧田諦亮編，《策彥入明記の研究》，頁205、207、208、209、210、211、213。

㊴ 陳元靚等編，《新編纂圖增類群書類要事林廣記》，卷3，收入《續修四庫全書》，第1218冊，頁232-241。

㊵ 有關明代以前類書的發展，見酒井忠夫，〈明代の日用類書と庶民教育〉，收入林友春編，《近世中國教育史研究》（東京：國土社，1958），頁52-78。

㊶ Timothy Brook, “Guides for Vexed Travelers Route Books in the Ming and Qing,” *Ch'ing-shih wen-t'i* , vol. 4, no. 5 (1981), p. 41.

臺灣大學學術期刊資料庫

中的道路資訊，也與前述十六世紀出版的程書頗多雷同之處，推測前者若非直接以後者為本，至少也應當是出自同一資料來源。以刊有漕河路線的類書為例，像萬曆廿五年（1597）《新鍥全補天下四民利用便觀五車拔錦》、萬曆廿七年（1599）《新刻天下四民便覽三台萬用正宗》、萬曆四十年（1612）《新板全補天下便用文林妙錦萬寶全書》等書的第二卷地輿門，均錄有「南京由漕河至北京水驛」這條路線，㊷ 諸書文字大同小異，且近於黃汴《一統路程圖記》中「南京由漕河至北京各閘」的內容。惟與黃汴本相比，這幾部類書所提供的漕河道途資訊已明顯簡約化，大體只保留沿線各府、州、縣等郡邑地名，至於水驛站名則零星不全，而河閘等攸關水運航行的重要關卡更遭盡數刪除，其道途指引價值已遠不及黃汴之書。此外，亦有晚明類書所錄運河路程指南是較近似《圖相南北兩京路程》者，一方面改以杭州為水路起點，另一方面也著重於引介沿岸驛站、遞運所、巡檢司等官方驛遞和稅關據點，例如萬曆四十二年（1614）《新刻鄴架新裁萬寶全書》中的「浙江布政司往北京路程」即屬此類。㊸ 不過，此書的資訊亦已大舉削繁就簡，內容只剩郡邑和站點名稱以及里距數字而已。如此存骨去肉的陽春版本，其參考價值自然亦無法與嘉靖年刊的專門程書相提並論。據卜正民的推測，此一簡化或縮編的現象並不代表社會各界對道路指南的需求已然趨緩，而是當時足以提供更詳贍、更「客製化」行旅資訊的各式專題型程圖刻本越來越多，遂降低了大家原來對一統志型程書或百科全書型類書路程指南的依賴度，這種趨勢在入清以後更形顯著。㊹

當然，並非所有的晚明日用類書都傾向將路程資訊簡化，例如萬曆年間江西新喻縣丞陶承慶所編《新刻京本華夷風物商程一覽》有天下水陸商程143條，就大致承襲了黃汴《一統路程圖記》全文內容原貌，像前引黃汴書中「北京由

㊷ 《新鍥全補天下四民利用便觀五車拔錦》，卷2，收入坂出祥伸、小川陽一編，《中國日用類書集成》，第1卷（東京：汲古書院，1999），頁126-128；《新刻天下四民便覽三台萬用正宗》，卷2，收入《中國日用類書集成》，第3卷（東京：汲古書院，2000），頁111-113；《新板全補天下便用文林妙錦萬寶全書》，卷2，收入《中國日用類書集成》，第12卷（東京：汲古書院，2003-04），頁117-118。

㊸ 《新刻鄴架新裁萬寶全書》，卷2，收入《域外漢籍珍本文庫》，第2輯，子部12冊（北京：人民出版社；重慶：西南師範大學出版社，2011），頁192-193。

㊹ Timothy Brook, “Guides for Vexed Travelers Route Books in the Ming and Qing,” p. 38.

臺灣大學學術期刊資料庫

漕河至南京水驛」末尾所附大段運河沿途路況報導，㊺ 幾乎一字不差重現於陶承慶本的「南京由漕河至北京」這一條目之中。㊻ 又如天啟六年（1626）新安商人程春宇所輯《士商類要》有路線100條，總數雖不及黃汴本，但若拿兩書同等路線相比，程春宇本的內容有時倒較為詳細，像「南京由漕河至北京水路程」這一條即是。㊼ 此條除了記沿途城鎮、驛站、河閘，也增錄了許多黃汴本所無的橋、廟、鋪、店、灣、溝、嘴、口等中繼小站點，偶爾還述及歷史古蹟，部分文字且與《圖相南北兩京路程》雷同。至於記江南段運河的「杭州府由蘇州至揚州府水路」這一條，㊽ 則基本上是參酌黃汴本的「杭州府官塘至鎮江府水路」條文增損而成。㊾ 可知程春宇的路程指南至少是彙整了兩種以上的程書資料編纂而成。值得注意的是，陶、程兩書和晚明五花八門、包羅萬象的百科全書式類書其實稍有不同，內容相對單純，主要以商業知識和交通資訊這兩項為重，一般被視作是商書的一種，㊿ 可說是十六世紀以來經商之風日熾而兼具士、商雙重身分的社會族群逐漸壯大之下的產物。(51) 其路程資訊較它種類書詳備，應當也是為了滿足商賈或士商周行天下的實際需求。

然而，整體說來，程書、商書或日用類書中的路程指南，無論是繁是簡，由於大多只臚列沿途站點地名和里距，吝於提供描述性的說明文字，故雖便於

㊺ 黃汴，《一統路程圖記》，卷5，頁245。

㊻ 陶承慶本內文，轉引自陳學文，《明清時期商業書及商人書之研究》（臺北：洪葉文化，1997），頁153。

㊼ 程春宇，《士商類要》，卷1，附錄於楊正泰，《明代驛站考》，頁321-322。

㊽ 程春宇，《士商類要》，卷1，頁315-316。

㊾ 黃汴，《一統路程圖記》，卷7，頁265-266。

㊿ 明清時期的商書頗多，其定義、內容及種類、版本等之綜述，參考陳學文，《明清時期商業書及商人書之研究》，頁3-54。

(51) 據周啟榮的研究，晚明因經商之風日盛，社會結構也隨之變遷，士、商兩途漸有交融之勢，而兩者無論是從事貿易或務舉子業，均比農、工等階級更常需要遠行，因此也促使當時的出版商開始針對他們的特定需求來編刻指南書籍。這種專為士商設計的參考指南，其所提供的地理知識體系已與一般類書或志書有異，不再單以明帝國行政疆域區劃為框架，同時還以全國經貿市場分布為架構，而採用的文體亦是文俚夾雜，與標準的文人典雅之文有別。詳見Kai-wing Chow, "The Merging of Shi and Shang in Travel: The Production of Knowledge for Travel in Late Ming Book," *Frontiers of History in China,* vol. 6, no. 2 (2011), pp. 163-182.

臺灣人文藝術期刊資料庫

攜帶瀏覽，但若欲借此領略運河具體的山水及人文風貌，則不啻緣木求魚。而當時稍能彌補此一缺憾者，厥為文人士大夫的紀行文學。

（二）紀行錄

現存明人別集所收錄的詩文作品之中，擷取片斷運河風光或零星幾處沿線要地為題材來紀念作者個人旅遊經歷者不勝枚舉，但比較能連續而完整呈現運河水程的例子卻不多見。若細察這些為數有限的實例，還可進一步發現它們多半是日記體的行役錄。此類官員因出差、赴任、遷調或離職而作的旅行日誌，是一種在唐、宋之際即已成形的遊記體裁，早期的代表作品為唐代李翺的〈來南錄〉。此作僅846字，採按日敘事的形式，簡要記述作者應嶺南節度使之聘，於元和四年（809）從東都洛陽南下廣州擔任觀察判官，先順洛水入黃河，再轉汴河東達淮水，再沿淮揚運河南行渡過長江，循江南運河至蘇州、杭州遊覽，然後再溯錢塘江西行，由鄱陽湖入贛江，往南越大庾嶺入粵。全程計長7600里，耗時逾五個半月。[52]

至北宋之世，歐陽脩〈于役志〉和張舜民〈郴行錄〉，同樣都是作者遭到貶官後由京城前往湖廣地區赴任的水程紀行之作，而所記已不再只是單純的日期和行經地點。歐陽脩於景祐三年（1036）貶為夷陵（湖北宜昌）縣令，〈于役志〉記他由汴京循汴河東行入淮水，南轉淮揚運河入長江，然後溯江西行至湖北。張舜民則是在元豐六年（1083）謫監湖南郴州酒稅，現存〈郴行錄〉所載的行程，始於南京（河南商丘），終於湖南衡陽；其間所經水路從汴河至湖南岳陽為止，大致與歐陽脩走的路線相同，自出岳陽之後兩者始分途，歐陽脩繼續沿長江西行，而張舜民則折而南下，渡洞庭湖入湘江。從內容看來，〈于役志〉的篇幅為〈來南錄〉的雙倍，不過對沿途的風光和民情依然鮮少著墨，記事的焦點全在歐陽修羈旅中熱絡的社交活動上，整篇讀來但見他一路不斷與地方官員或親友同儕們聚會宴飲，以致有「酒肉帳簿」之譏。[53]〈郴行錄〉將

[52]〈來南錄〉中地名及交通路線的考釋，參考陳正祥，《中國遊記選注》（臺北：南天出版社，1994），頁1-10。

[53]梅新林、俞樟華，《中國游記文學史》（上海：學林出版社，2004），頁186-187。

臺灣大學學術期刊資料庫

近萬言，篇幅又倍增於前，而內容雖亦如〈于役志〉一般，頗不乏交際應酬活動的條陳，但全文重心實已轉移到航程路況以及途中各種親聞親見人事景物的具像描述，故《四庫全書總目提要》（以下簡稱《四庫提要》）稱其「體例頗與歐陽脩〈于役志〉相似，於山川古蹟，往往足資考證」，[54] 肯定了此錄在輿地研究上的參考價值。然則「山川古蹟」只不過是張氏旅途聞見的一個面向而已，他在書中另載錄了許多涉及神怪靈應的奇蹟異聞，例如至泗州時他親眼見到唐泗州大聖僧伽化現於舍利塔上，並於當地結識了知州朝奉劉士彥，聞知了劉氏曾於淮泗岸邊服下乞丐所給的丹丸而中蠱的怪事，又明顯攙用了筆記小說中「志怪述異」之體。此外，張氏在紀事寫景之際，也頻繁夾錄了自己的羈旅詩篇，抒情寄興的成分亦轉趨濃厚。這種集按日計程、山水地志、歷史掌故、異聞筆記以及詩詞文學諸體於一籠的寫法，下開了南宋長篇日記體遊記的先河，[55] 而陸游的《入蜀記》及范成大的《吳船錄》則是目前公認的箇中翹楚，紀行日記發展至此，體裁內容可說已粲然大備。

《入蜀記》記陸游起任四川夔州通判，於乾道六年（1170）閏五月由家鄉山陰（浙江紹興）出發，至臨安杭州後，循江南運河北達長江，再溯江西行，於同年十月抵達夔州，費時五個多月。至於《吳船錄》所錄亦為同一條水運路線，惟行進方向相反，且旅行的目的並非為了履任，而是離職返鄉。范成大原先擔任四川制置使，後因病乞歸獲准，於淳熙四年（1177）五月底離開成都，十月初抵達蘇州故里，歷時四個月。兩書除了如〈郴行錄〉一般側重於歷歷如繪再現作者沿途所見自然及人文景觀外，還不時旁徵博引，進行史地考證，較諸〈郴行錄〉，猶多幾分學究氣息。是以《四庫提要》對兩書的評價亦頗高，稱《吳船錄》「於古蹟形勝，言之最悉，亦自有所考證……足以廣異聞」，[56]《入蜀記》「於山川風土，敘述頗為雅潔，而於考訂古蹟，尤所留意……足備輿圖之考證……其他搜尋金石、引據詩文以參證地理者，尤不可殫數，非他家

---

[54] 紀昀等撰，《武英殿本四庫全書總目提要》（臺北：商務印書館，1983），卷154，頁152。

[55] 〈郴行錄〉的內容特色及其在日記體游記發展史上的定位，參考梅新林、崔小敬，〈張舜民《郴行錄》考論〉，《文獻》，2001年第1期，頁151-157。

[56] 紀昀等撰，《武英殿本四庫全書總目提要》，卷58，頁302。

臺灣大學學術期刊資料庫

行記徒流連風景、記載瑣屑者比也」。[57]

這些在宋代蓬勃發展的日記體遊記，對明代前中期紀行書寫頗具影響力。例如洪武年間的詩人鄭真在撰寫第一篇行程日記〈計偕錄〉時，便自云是受到宋人盧襄《西征記》和陸游《入蜀記》的啟發，盛稱兩書「凡山川道路、風土人物、遠近同異，歷歷備載，而其年月時日，亦所不遺，後之人有考焉」。[58] 而鄭真寫紀行錄的目的，也同樣意在為後人留下自己「足之所經、目之所見、耳之所聞」的存證。[59] 因此，繼〈計偕錄〉之後，他又連續寫下了〈濠梁錄〉、〈出使錄〉、〈進牌錄〉、〈歸程錄〉、〈上任錄〉等一系列行程日記，[60] 每一篇其實都代表了他中年宦旅生涯的重要進程。鄭真是在洪武五年十二月（1372）以明州府（浙江寧波）鄉貢進士的資格進京候選官職，〈計偕錄〉所記就是他與明州府十三名同年鄉貢結伴赴京的旅程。一路所循亦以水道為主，先是從家鄉寧波沿浙東運河至杭州，接著走江南運河至江蘇常州，然後折而向西，以水陸並濟的方式抵達南京，全程歷時四十二天。在洪武六年二月初入京之後，鄭真等候了近兩個月才獲得中都臨淮（安徽泗洪縣）教官一職，而接下來的赴任之旅便詳細載錄於他的第二篇日記〈濠梁錄〉中。濠梁，即明朝的中都鳳陽府，是「國家興王之地」，因此朝廷頗看重當地的教育之職，令方膺此任的鄭真既深感榮幸也有些惶恐。他的中都之行主要是循江北陸路，始於同年四月十二日，終於四月廿日，全程僅耗時九天。到任之後數年間，鄭真曾多次奉鳳陽府之命出差，為此他又寫下第三部日記〈出使錄〉，所記行程包括洪武七年到泗州虹縣（安徽泗縣）王莊驛盤點官貯米菽；洪武八年陪同國子監生分教鳳陽府所屬泗、邳、徐三州的考試；以及洪武九年到鳳陽府所屬懷遠縣、壽州、六安州開讀皇帝諭旨等。至洪武十七年三月，鄭真任期屆滿並通過考覈，七月初三日領到了吏部發來的「張字一百三號紙牌一面，及半印勘合批文」，限他十五日內赴部進牌報到。[61] 因此他隨即帶著紙牌，於七

---

[57] 紀昀等撰，《武英殿本四庫全書總目提要》，卷58，頁303。

[58] 鄭真，《滎陽外史集》，卷97，收入《文淵閣四庫全書》，第1234冊，頁603。

[59] 鄭真，《滎陽外史集》，卷97，頁603。

[60] 鄭真所撰行程日記，均收在其《滎陽外史集》中，見《文淵閣四庫全書》，第1234冊，頁603-649。

[61] 鄭真，《滎陽外史集》，卷99，頁630。

臺灣大學學術期刊資料庫

月初七日起程，循來時舊路重返南京，八天後即抵達目的地，並將此行寫入第四篇日記〈進牌錄〉中。至同年九月，在滯京逾兩個月之後他終於等到了升遷的通知，新的職位是江西廣信府教授，於是他就先向吏部請假回鄉省墓，因而有第五篇日記〈歸程錄〉之作。返鄉的行程始於十月初，初由陸路至江蘇丹陽，再從此處買舟，循江南及浙東運河回寧波，前後僅費十五天。鄭真居鄉三日之後，即告別家人，起程赴任。先循浙東運河至杭州，再溯錢塘江上游西行至江西，於十一月初七日抵達廣信府城，全程歷時十八天，凡此均載錄於他的最後一篇日記〈上任錄〉之中。

以一系列行程日記來呈現個人的仕途宦旅，在鄭真之前其實亦已有先例，如范成大除了《吳船錄》，另外還有《攬轡錄》和《驂鸞錄》這兩部成書更早的紀行錄，前者是記乾道五年（1169）他奉命出使金國的經過，後者則記乾道八年他獲任廣西經略安撫使，從家鄉南行，經由錢塘江、信江、袁水、湘江、桂江諸水道至廣西就職的沿途見聞。兩書的內容雖不如《吳船錄》豐厚，但體例相近，有「范氏三錄」之稱。[62] 約當同時，與陸游、范成大交善的南宋名相周必大（1126－1204）更接連寫下了五篇日記，所採體例亦與陸、范兩家相類，不過所記內容卻都不是他位居要津或執行要務時的行程，而是不得志奉祠歸家、沉潛在野之際的遊踪。第一篇〈歸廬陵日記〉是記隆興元年（1163）三月他因抵制孝宗的人事佈局，請祠歸里，從杭州循浙西及贛東的水路返回廬陵（江西吉安）老家；第二篇〈閒居錄〉記同年七月到乾道二年（1166）他在家鄉左近尋幽訪勝的行程；第三篇〈泛舟游山錄〉記乾道三年他因岳父病篤，循長江水路攜家往還廬陵和浙江宜興妻舅家之間，順便游覽太湖周邊名勝以及茅山、九華山、廬山等名山；第四篇〈乾道庚寅奏事錄〉記乾道六年他因不願接受先前派給的知南劍州（福建南平）一職而須赴闕奏事，遂從家鄉循贛水、長江和江南運河重返臨安；第五篇〈乾道壬辰南歸錄〉則記乾道八年他擔任禮部侍郎兼直學士院時，再度因反對孝宗矚意的執政人選而下野回鄉。[63] 與這些南

---

[62] 范氏三錄所載行程的摘要，參考陳正祥，《中國遊記選注》，頁11-13。

[63] 周必大的五部日記收在其《文忠集》，卷165-171，見《文淵閣四庫全書》，第1148冊，頁778-882。

臺灣大學學術期刊資料庫

宋先驅相較，鄭真的行程日記系列在體裁或規模上，或許並無顯著突破，不過記事的方向卻起了變化。亦即鄭氏雖也重視山川古蹟的記述，但這大約只佔整體篇幅的一半，另外一半的內容則涉及了當朝的職官制度，可說既重記「游」也重記「宦」。故讀者透過鄭真個人的行役旅程，除了可以認識沿途的地理和史蹟，還能一窺洪武年間州縣教官的選任、出差、考覈及升遷等流程實際運作的情況。這類為官入仕者一路上必然會遭逢的朝廷制度或差使公務，由於無任何風雅或賞心之處可言，往往是南宋諸家旅行日記有意略而不提或幾筆帶過的部分。換言之，他們對記游的興趣顯然要高過記宦。

鄭真此種兼重記述公務活動的傾向，稍後也能在歷仕成祖、仁宗、宣宗、英宗四朝的輔國重臣楊士奇（1364－1444）所撰日記系列中見到。[64] 楊士奇的首篇日記是〈北京紀行錄〉，內容記永樂十二年（1414）明成祖北征還師，見皇太子未及時從南京北上迎駕，怒而怪罪一干輔佐東宮的大臣，命他們速來北京受審，而楊士奇即為其中之一。他於九月初四從南京啟程，同年十月初二日即抵北京，費時二十九天。當時南北兩京路程有三千里之遙，他竟能在短短一個月內抵達目的地，靠的正是全線才剛通航不久的京杭運河。原先此一水路的山東臨清至濟寧段（即會通河）自洪武開國以來便逐漸淤塞斷流，直到成祖計畫遷都北京後，始於永樂九年（1411）重開這段荒廢四十餘年的河道，以利南漕北運。[65] 是以楊士奇這篇日記實可算是最早開始完整紀錄明代漕河全程的文獻之一。日記中除了述楊氏北上所經府縣和水驛，亦載有他滯留北京期間獲得成祖赦免開釋並復職的過程，以及隨後返回南京的旅途。南返之行始於十月廿七日，終於十二月十一日，共計四十三天，比來時多花了十四天，主因就在於冬季北方河水易凍，故楊氏從張家灣至桃源（江蘇泗陽縣），一路不斷遭遇河道冰封，不得不數度捨舟登岸，改行陸路，以致耽誤不少時辰。這番冬季行運的經歷和百餘年後黃汴在《一統路程圖記》自序中所述，亦頗可相互印證。

楊士奇的第二篇日記是〈西巡扈從日記〉，乃宣德五年（1430）十月初九

---

[64] 楊士奇的行程日記收在其《東里續集》，卷48-50，見《文淵閣四庫全書》，第1239冊，頁316-344。

[65] 姚漢源，《京杭運河史》（北京：中國水利水電出版社，1998），頁144-147。

臺灣大學學術期刊資料庫

至廿四日他奉旨隨宣宗巡視宣府鎮（明九邊之一）所錄行程。全文一如他前一篇的日記，寫景或標示古蹟之處不多，記事大半是以皇帝的行蹤及其沿途對扈從人員的賞賜慰勞為主。此後，他還寫過三篇日記，所記全是他在正統四年（1439）歸鄉省墓的行程。這一年他以七十五歲高齡請求退休，但英宗不肯答應，只願意讓他告假回江西泰和老家掃墓，且臨行前還鄭重叮囑，要他「省墓畢即來，毋久戀鄉土」。[66] 迫於皇命，楊士奇此行依舊只能匆匆去來。二月十八日離京，閏二月廿九日抵故里，歷時四十一天；繼而在家鄉停留四十天，登山涉水，遍訪散布多處的宗族及師友墳塋五十餘座；最後於四月十一日離鄉，只花了卅天即返抵京門。這三段行程，均各有專章日記予以載錄，依序是〈南歸紀行錄上〉、〈展墓錄〉和〈南歸紀行錄下〉。由於此次楊氏南北往還仍循京杭運河而行，故路程與永樂年〈北京紀行錄〉所載多有重疊。惟正統年所記沿途聞見遠遠要比永樂版豐富，除了運河實際路況和官方的水道設施與管理外，連沿路大小官吏的賢愚良窳和農務民事也都是他觀察記錄的要項。

據他所述，此次南下，最易影響航程的便是北方河段水澀淺阻的問題。起初替他載運家屬及行李的官方「馬船」因噸位大，從通州到張家灣便「沿河閣淺」。此後一路至河西驛，情況稍好，但仍遭遇「十餘膠淺」。[67] 再往南至徐州、邳州一帶，淺灘極多，復又屢屢受阻。其次，驛遞官的好壞也是決定旅運效率的要素。例如他到楊青驛時，苦候遞運夫不至，才發現原來是「驛官惛懦不識字，遂為下人所蔽」，結果等待多時也只找來不甚管用的「十餘老稚」；反之，滄州的遞運所官則頗為稱職，故一到當地，遞運夫即已備妥。[68] 此外，他偶亦提及優良河道工程的長遠效益，例如行經通濟河（即運河的通州至直沽段）時，他曾停舟登眺此一正統元年才剛整修完工的渠道，徘徊嘆賞，盛讚其「隄岸堅厚、河得其性，舟楫之便，施於久遠，勞省而功固」。[69] 至於他的北返行程，亦是在南方河段較平順無事，但自渡淮以後，則一路麻煩不斷。首先

---

[66] 楊士奇，《東里續集》，卷49，頁322。
[67] 楊士奇，《東里續集》，卷49，頁323。
[68] 楊士奇，《東里續集》，卷49，頁324。
[69] 楊士奇，《東里續集》，卷49，頁323。

臺灣大學學術期刊資料庫

是河水淺澀的問題依然嚴重，從桃源古城驛以北至宿遷鍾吾驛「河水甚淺，十步九滯者，連延四十餘里，窮一日之力，舟人疲極」。⑦⓪ 且由於河道水量不足，行至山東南部水閘密布的河段時仍是寸步難行，例如過谷亭閘時，他便須停船候閘甚久，原因是「久不雨，河淺甚，每度一閘，必得上閘水至乃可行，而閘一泄，即涸矣」，故他不禁感歎此區的河道雖然「稍舒，然每閘猶十數阻淺」。⑦① 同時他還發現華北久旱不雨不單造成河運不順，也帶來了蝗蟲的威脅和穀物的歉收。此一狀況亦始自淮安，當他抵達該地時，首長以下的官府人員全都外出捕蝗去了。往北至桃源縣，知縣也才剛從外面捕蝗歸來。再往北至山東濟寧，聽說「雖有蝗，然初生，官督捕略盡」。⑦② 至此蝗害似乎獲得了控制，但農田歉收的情形則十分普遍。他沿路打探消息，知「淮北久不雨，田穀未下種」，⑦③ 行經山東東昌時，當地人說麥種是百無一收，而東昌以北的情況又更糟。如臨清縣已三個月無雨，麥田全無收成，官員們能做的唯有日日齋戒禱雨，而農民則因田土乾裂無法耕種，也只能成天枯坐在家。此後歷經德州、滄州、興濟縣、靜海縣、天津直沽等地，他均一一垂詢當地人士，獲知麥田也大多顆粒無收或僅能收兩、三成。⑦④ 由此可見，這趟返鄉省墓之行雖非公務差旅，但楊士奇於日記中念茲在茲者，卻還是吏民之事，對山水勝概或觀游之美似乎並無興趣。

在楊士奇之後，李東陽（1447－1516）和陸深（1477－1544）是兩位留有較多篇紀行錄的明代著名文臣。李東陽曾入內閣掌政多年，同時也是主盟一代文壇的詩學大家，開創了所謂的「茶陵詩派」。他陸續寫過《南行稿》、《北上錄》、《東祀錄》等紀行錄，但這三部作品都不是標準的日記體。第一部是記成化八年（1472）他回茶陵（湖南長沙）老家省墓的行程，第二部記成化十六年他奉命至南京擔任應天鄉試考官的經歷，最後一部則記弘治十七年（1504）山東曲阜孔廟重建完工，他奉命前往祭告並刻立孝宗御製碑文的歷程。除了

⑦⓪ 楊士奇，《東里續集》，卷50，頁339-340。
⑦① 楊士奇，《東里續集》，卷50，頁340-341。
⑦② 楊士奇，《東里續集》，卷50，頁339-340。
⑦③ 楊士奇，《東里續集》，卷50，頁340。
⑦④ 楊士奇，《東里續集》，卷50，頁341-343。

臺灣大學學術期刊資料庫

《東祀錄》在卷尾另附錄一篇以日記模式寫成的〈紀行雜記〉，稍能按日交待行程明細，其它兩作均只是一連串旅次間所寫詩文的合集而已，並未明確標示日期或陳述沿途活動。不過按詩文標題中的地名可知，這三次旅行所經道途都包括了京杭運河，且其中有不少詩篇是記運河沿線的著名景點，如沛縣歌風臺、徐州的百步洪和呂梁洪、以及邵伯、高郵、寶應三湖等。此外，他也有數首詩是記述運河航道上光怪陸離的景況，例如在從山東張秋到濟寧途中，他見到了原本專用來運輸官物的「馬船」被勾結官府、仗勢橫行的商賈公然挪用，淪為私貨射利的廉價便車，遂作〈馬船行〉一首，有「南京馬船大如屋，一舸能容三百斛，高帆得勢疾若風，咫尺波濤萬牛足，官家貨少私貨多，南來載穀北載鹺，憑官附勢如火熱，邏人津吏不敢詰」等句來譏刺此一怪現象。⑮ 又作〈夜過仲家淺閘〉一詩，描寫他在濟寧南邊的仲家淺等候過閘時遇上的一場夜洪毀舟驚魂記，原本動輒淺澀缺水的河道，在夜裡突然發大水，只見「舟人喧呃夜濤發，翻沙轉石紛出沒。是時水淺舟在地，牐門崔嵬晝方閉。牐官醉睡夫走藏，倉卒招呼百無計。民船棄死爭赴牐，檣倒檣摧動交碎。舟人號咷乞性命，十里呼聲振天地」。⑯ 此種因閘門關閉導致船夫遽然遇洪難以脫困而閘官又應變無方的驚險場面，大概也只有河閘遍布的運河水路才容易碰見。

李東陽行程錄中的紀行詩，多是以詩人感性之筆寫沿途風物和個人情懷，與頻繁夾錄地方官民之事、有類公務考察報告的楊士奇日記自是有別。不過他在旅次間對國計民生的關心程度，實際上並不下於楊氏，這可從收在其《東祀錄》中的〈通達下情題本〉看出。此篇文字是他在完成曲阜之行後呈給孝宗的奏疏，據實彙報了他在途中親見或耳聞的運河沿線各省荒旱災情，云：

> 臣自閏四月以來經過裏河天津一帶，適遇天時亢旱，風霾屢作。夏麥枯死，秋田未種。運舟不至，客船稀少。曳纜之夫，身無完衣。荷鋤之命，面有菜色。極目四望，可為寒心。臨清、安平（張秋）等處盜賊縱橫、殺人劫財者，在在而是。傳聞青州劫奪尤甚，各該地方官員隨捕隨發，各處回賊百十成羣，白晝公行，出沒無忌。又聞南來人言，淮、揚各府十分狼狽，或掘食死人，或賤賣生口，流移搶掠，各自逃生。運糧官軍搬壩剝

⑮ 李東陽，《懷麓堂集》，卷91，收入《文淵閣四庫全書》，第1250冊，頁963。
⑯ 李東陽，《懷麓堂集》，卷93，頁994。

臺灣大學學術期刊資料庫

> 淺，艱辛萬倍，人心惶惶，莫知所措。以至江浙浙東荒歉之地，方數千里。朝廷雖差官賑濟，減耗折糧，折東補西，得不償失。且民戶消耗，軍伍空虛，官庫無旬月之儲，俸糧有累年之欠。夫以東南財賦所出，一歲之荒，已至於此。北地貧薄，素無積累，今秋再歉，則將何以堪之！㊼

此文由北而南，依序披露了冀、魯、江、浙四省因近來的旱災和荒歉，已造成民不聊生、盜賊蜂起、商運銳減、以及官方轉漕艱困的局面，而北方土地本不富厚，情況遂比南方嚴重，且有逐年惡化之勢，希望皇帝予以正視。他接著又補充說道：「臣本愚庸，生長都邑，曩於成化年間省祭原籍、公幹南京，再經此地，始知民生愁苦之狀、州縣凋敝之由，以今校昔，十倍於前」。㊽ 可知在帝都北京出生長大的李東陽，原本也不識外地民間疾苦，直到他展開前述的三次跨省旅行之後，親身體察，見聞大開，才對南北地方的問題有較深切的瞭解。足證長程旅行亦可成為官員問政治國的一項利器。

比李東陽晚一代的陸深，在朝廷中多擔任文學侍從或教育之官，以學識優良而得世宗敬重，平日尤留心於史學，就連撰寫旅行日記時都不忘隨手蒐錄史料，而這一點也正是他與楊、李兩人互異之處。他現存最早的一篇日記是〈淮封日記〉，記正德七年（1512）他以副使身分從北京南下冊封淮王的旅程，所經行路線亦是京杭運河。陸深啟程的前一年，北方適有劉寵、劉宸兄第聚眾為寇，從北直隸南犯山東、河南，並及於湖廣、江西。其時不擅軍事的文臣馬中錫（1446－1512）奉命前去征撫，終因難以建功而於正德七年下獄死。㊾ 劉氏兄弟的根據地在山東德州，陸深自經過此地之後，沿途只要是遇到與此事件相關的見證人，必會加以訪談。此外，到徐州呂梁洪時，他也親眼目睹寇亂造成的兵燹之災，稱「焚劫之禍，無過此地，煨燼極目，令人憮然」。㊿ 故《四庫提要》特別指出此篇日記「錄馬中錫撫賊事，較史所載尤備，可旁資參考」。(81) 至

㊼ 李東陽，《懷麓堂集》，卷96，頁1033。

㊽ 李東陽，《懷麓堂集》，卷96，頁1033。

㊾ 馬中錫討賊事，見張廷玉等撰，《明史》，卷187，頁4950-4953。

㊿ 陸深，〈淮封日記〉，收入《四庫全書存目叢書》，史部127冊（臺南：莊嚴文化事業，1996），頁625。

(81) 紀昀等撰，《武英殿本四庫全書總目提要》，卷64，頁400。

臺灣大學學術期刊資料庫

嘉靖八年（1529）陸深被謫為延平府（福建南平）同知，又寫下〈南遷日記〉，再次記錄他循京杭運河南下的行程。[82] 一如《四庫提要》所言，此番南行，由於陸深日日在舟中研讀《漢書》，所以日記中亦夾雜了大量的「評史之語」。[83] 他最晚的日記是作於嘉靖十八年的〈聖駕南巡日錄〉和〈大駕北還錄〉，兩篇都是扈從行程錄，所記為世宗皇帝南巡至承天府相度生父興獻王顯陵（在湖北鍾祥）風水的往返行程。世宗的承天之行，由於涉及了嘉靖朝的大禮議風波，其實本身就是極具象徵意義的歷史事件。同時，陸深隨行至承天時也有額外斬獲，他在當地見到了「永樂後內閣諸老歷官年月」一篇，便抄錄於南巡日錄之末，所以《四庫提要》稱他「最留心史學，故隨所見而錄之」。[84]

以上幾種明代前期的紀行錄，其體例雖大致沿襲了南宋日記體遊記的形式，但內容卻不復以描摹山川地貌或考述古蹟名勝為能事。如鄭真之作著重於呈現自身敘官任職的歷程，楊士奇、李東陽心繫地方民生吏治的實況，陸深則留意國朝史事的採訪拾遺，可說遊山玩水的興致均相對淡薄，而寄託個人宦業或生平職志的意味轉趨濃厚。當然，明代紀行錄中山水遊興的降低，或許也與此際主要宦旅路線的改變有關。前述唐、宋時期的幾篇重要行役錄，所載程塗大抵以汴、淮至長江或長江以南的水路為主，沿途所經多為田土富厚或山水佳麗的華中地區。至明代則可以成祖遷都為分水嶺，在遷都北京之前，以南京和中都鳳陽為核心的江、淮一帶仍是為官或求仕者進出最頻繁的地域，像洪武朝教官鄭真諸錄所記行程就大半不脫此區。但自明都北遷之後，宦旅的必經之地亦隨之北移，而京杭運河也順勢成了多數官員出入朝廷的主要孔道，像楊士奇、李東陽及陸深等任職於永樂年間或永樂之後的京官，都各有兩部或兩部以上的行程錄來記敘這條新興的宦旅行役要道。然而，據楊、李、陸三人的親身經歷看來，這條官員常走的捷徑實質上卻非康莊坦途，尤其是淮河以北的河段，不僅水道本身有冬季冰封和水澀淺阻的障礙，沿河地區也頻頻為荒旱所苦，有時甚至成為鉅寇聚眾滋擾的大本營。加之，這條水路上並不具備像長江沿岸那般變化多端的天然美景，故旅人縱然未因道途不靖而喪失遊興，沿路恐

[82] 陸深，〈南遷日記〉，收入《四庫全書存目叢書》，史部127冊，頁627-635。
[83] 紀昀等撰，《武英殿本四庫全書總目提要》，卷64，頁401。
[84] 紀昀等撰，《武英殿本四庫全書總目提要》，卷53，頁190。

臺灣大學學術期刊資料庫

怕也沒有太多勝境可訪。由此看來，京杭運河即便是在文人紀行的文字當中，向來亦非以山水遊觀的價值取勝。

四、從「王履之例」到行程日記之體：王世貞開發的旅遊圖新形式

綜上所述觀之，在王世貞訂製《水程圖》之前的一百五十餘年間，以京杭運河為主題的專志和旅遊書寫均已陸續出爐，而在這些文字載籍之中，偶爾也可見到描繪運河水路的附圖。例如王瓊《漕河圖志》的第一卷，便是專為刊載「漕河之圖」（圖26）而設。此圖實乃京杭運河從北京至瓜洲段的簡明地圖，全幅分為十一段，由右而左，採水平橫向形式畫出河道主幹以及沿河的支流、湖泊、州縣與閘壩。由於河、湖的部分都是以輪廓鉤勒的方式呈現，而州縣與閘壩亦僅是靠幾何符號式的方框加上地名小字來標明，圖示方式較為平面而抽象化，故並不易藉此一窺運河地景的立體實貌。其次，黃汴《一統路程圖記》所附「北京至十三省各邊路圖」和「南京至十三省各邊路圖」（圖27）等全國地圖亦有描出南北兩京之間的交通路線，惟其圖示方式比「漕河之圖」更加簡略抽象，路線一律以虛線顯示，而沿線地點由北而南則僅標出涿州、德州、徐州、淮安四處，且涿州（河北保定）並非京杭運河流經之所，可知這只是一種籠統將水、陸兩途混而為一的路程示意圖。再者，《圖相南北兩京路程》一書每頁的上欄亦刊有圖像，總計三十幅。與前兩例不同的是，此書所繪，既非地圖，也非程圖，而是類似戲曲小說刻本中常見的山水人物故事插圖，惟各圖之間卻未必有任何相互連貫的敘事情節，且物像的描繪亦嫌粗略不工。然從圖中反覆出現的河岸泊舟（圖28）和旅人入城（圖29）等母題可以推斷，其旨當在於呈現水路旅行的概貌與風情。甚至書中有些圖像還會配合下欄的路引內容來鉤描京杭運河上的站點，如江蘇沛縣的沽頭閘（圖30）和山東濟寧的南城門（圖31）等，隱約有標舉運河特定景點的意思，可惜二圖所繪河閘、城池及山石坡岸等物像形態仍極簡率，且流於圖案化，很難有效反映地貌實景。無論是此種過於格式化的山水人物版畫，或是上述抽象符號化的河渠地圖及交通路線圖，都與強調對景寫生的《水程圖》差距過大，顯然不是此套圖冊的視覺形式來源。

臺灣人文藝術期刊資料庫

除上述的程書或志書之外，明代其它類型的交通旅遊書寫，如紀行錄或日記體遊記之流，是否也同樣有借助圖像的情形存在？若有，則圖文的關係又是如何？以前舉明人紀行錄看來，似乎都未發現有圖畫相襯，而現存可見稍能突破此一有文無圖之狀態者，則為吳寬。前曾論及，他在1479年返京復職之際，沈周特地為他繪製一山水長卷送行，此即王世貞奉為至寶的《贈吳文定公行卷》。除了有名家繪圖以壯行，其實吳寬自己也曾寫下一篇名為〈己亥上京錄〉的行程日記來紀念這趟旅行。由這篇日記可知，吳寬當時的進京之路正是京杭運河。他是在三月十日離開蘇州，五月三日抵達北京，歷時五十三天，看來耗日不少，但整篇日記只用了860字來記述全程，故內容大體就像惜字如金的李翺〈來南錄〉般簡略，往往只記日期、地名和沿路所遇人物。全文稍費筆墨之處，唯有途中趁便遊覽名勝的部分而已，包括他順路一遊惠山、金山等江南名山，以及過境山東濟寧時繞道至曲阜，造訪闕里孔廟、孔林和孔府等儒門聖地。[85] 不過，此文短則短矣，卻已足夠證明沈周所繪行卷確實無半點反映吳寬旅程實況之意。例如畫中的吳寬是以策蹇人物陸行的樣貌出現，但在現實的旅途中，他主要是靠水路船運。再來，圖中的山水是以連綿起伏的山景為主，而吳寬實際經循的運河航線卻多為平曠的水景，山景反倒難得一見。

吳寬行卷如此罔顧旅程實境，或許正是王世貞終究無法以之作為紀行圖範本的原因之一。雖說王氏當初請吳派名家兼好友錢穀畫《水程圖》，似有意要仿效沈周與吳寬這兩位蘇州先賢的事例，故在主題上也選擇了與吳寬1479年之行雷同的運河上京之旅。不過兩人雖先後踏上同一旅程，紀行方式卻迥然有異，而最大的差別之一就是王世貞從未替此行寫過紀行錄。其實王氏一生紀旅紀遊之作不算少，觀其文集之中，亦有〈適晉紀行〉和〈江行紀事〉這二篇宦旅紀行日記傳世，可見他對紀行之體並非沒有興趣。其中〈適晉紀行〉是記隆慶三年（1569）他獲任山西按察使，於次年六月十九日離家赴任。先循江南運河至鎮江，途中順道遊虎丘和金、焦二山，然後渡江至瓜洲改行陸路，北經安徽渡淮，再經河南渡黃，最後穿越太行、太岳兩山，於七月十六日抵山西太原履任。〈江行紀事〉則是記萬曆元年（1573）他丁母憂期滿，起任湖廣按察使，

[85] 吳寬，《家藏集》，卷57，收入《文淵閣四庫全書》，第1255冊，頁528-530。

臺灣大學學術期刊資料庫

於六月十七日從鎮江京口溯長江西行，趁便遊采石磯、小孤山、黃州赤壁等江上名勝，一個月後即抵達湖北武昌履任。王氏這兩篇日記均頗重視沿途山川古蹟和歷史掌故的考述，可說比明代前期諸家更接近南宋陸、范的寫法。尤其是〈江行紀事〉這一篇，基本上便是王世貞在舟中一面勘察實景一面參證陸游《入蜀記》寫成的。篇末甚至有一段文字是直接拿陸游和自己的旅程相比，以示古今之變，云：

> 陸務觀以夏六月發臨安，十月而始入蜀，余所經道，得務觀十之五，其月日僅十之二。務觀一倅耳，然所至亡不造謁，亦亡不盛供張，留連彌日，因得縱游江山之勝，採奇弔古。而余所至，自倅而下不敢具主禮，守亦他出不在，在而亡為主者。余不佞，不能如務觀為世推重，然亦見宋之郡邑守令，其公厨常溢，日以宴客詩酒酬咏為事。又其時大江之地，與金邊堠相接，處處稱雄鎮。今天下一家，而濱江多為槁壤，其民有遺利，而官有遺政，蓋不勝其蕭條荒落之狀，至使名雋開士精廬勝境，化為樵牧之區，而無可問，問之亦無有能對者。古與今不相當而相反乃爾，亦大可慨也。[86]

首先，王氏發現陸游的長江旅程只較自己的長一倍，而花的時間竟多四倍。如此曠日費時，固然是因陸氏每經一地必登岸遊訪的緣故，但另一方面亦未嘗不是沿途州縣首長終日大張宴席、殷情款留的結果。不過也正因為陸氏每地必遊，且每遊必盤桓數日，所以他的《入蜀記》才能將沿線江山之美及古蹟奇勝盡收筆底。其次，南宋因國土只存半壁江山，長江成了天然國防線，北與金國隔江對峙，故沿江之地多被視為重鎮要區。但明代南北混一，長江的戰略地位不再，故官民對濱江地區土地與文化資產的開發與維護也隨之鬆懈。由是可見，紀行書寫對王氏來說，亦不僅只是觀游之美或個人行程的載具而已。在此他除了借助《入蜀記》這一經典的古代紀行日記來豐潤自己的履歷聞見，還透過陸游三百年前的旅程見識到了宋、明兩代宦遊文化、立國形勢以及區域環境開發的差異。

在以文字錄下其1569及1573年分赴山西及湖廣的履任之行後，王世貞雖未再有行程日記之作，然而詳錄其1574年赴闕之旅且原本即有「紀行圖」之稱的

---

[86] 王世貞，《弇州四部稿》，卷78，頁309-310。

臺灣大學學術期刊資料庫

《水程圖》，或許就可算是他的另一部紀行錄。只不過這部紀行錄一反唐、宋以來的常態，不復以文字敘述為主體，轉而以山水圖像為紀程的首要媒介。但對於不擅畫的王世貞來說，若欲以圖像代替文字來寫行程日記，則非得靠繪畫能手相幫不可，而這恐怕也正是他執意要畫家一路隨行的最大理由。雖然王氏自身欠缺作畫的能耐，但對於此一「圖畫式紀行錄」該以何種視覺樣式呈現，卻應當早已成竹在胸。蓋王世貞於有明一代，不僅是遊記文學積極的支持者，更是紀遊圖最有力的贊助人之一。經他題跋或收藏的畫作中，即有不少是屬於紀遊或紀勝之類的地景山水圖。且不管是前代舊蹟還是時下新製，當中最能引發王氏共鳴者，多為在地景描寫上足以反映他個人遊踪的作品。例如他一生曾遇過數件《長江萬里圖》，其中還包括夏珪和黃公望等宋、元大師之作，不過他認為這兩家所繪江景雖「皆極微茫菴靄、黏天無際之勢」，可惜地貌的刻畫不夠具體如實，「不能一一辨所自」；而另一件帶有王蒙偽款的作品，雖八成不是這位元代大家的真蹟，但因圖中景觀宛若從舟中寫生而來，卻反倒更令他心折，他評道：

> 此圖則自武昌溯漢江，遶故郢，度襄樊，抵太和山（武當山）而止，蓋詰匠朝真，即舟次所得而貌之者也。即無論是否黃鶴山樵（王蒙），其結構演染有不合者鮮矣。余自癸酉歲（1573）以楚臬出京口抵武昌，又於武昌入漢詣郢陵（承天府顯陵）。丙子（1576）解鄖鎮，登太和，下襄江，詣郢陵，按之皆歷歷在目眡。獨自采石而上，九江、蘄、黃之間，江山秀發，不可指數，而此却寥寥。因志於後，以俟黃鶴之徒補之。[87]

可知圖中的江景包括長江支流漢江由武昌至武當山的風光，頗與他在1573年赴湖廣按察使之任時以及1576年解除督撫鄖陽一職後所經江程景觀相合。惟此圖未將采石至黃州之間的長江勝景盡數入畫，是讓他稍覺美中不足之處，否則當能更完整呈現他這兩次江上旅行的經歷。又如，當他一見到沈周《錢塘山行圖》時，便不由得憶起自己過去「從桐廬陸行至錢塘」所見沿途景致，[88] 而

---

[87] 王世貞，〈長江萬里圖〉，《弇州續稿》，卷170，收入《文淵閣四庫全書》，第1282-1284冊，頁455-456。

[88] 王世貞，〈石田畫錢塘山行圖〉，《弇州四部稿》，卷138，頁273。

臺灣大學學術期刊資料庫

文派第二代大家文伯仁（1502－1575）根據自己旅遊北京的經驗所作的《燕臺八景圖》，也曾讓從1556年以後就罕有機會擔任京官的王氏興起「江湖間亦足慰魏闕思」的觀後感懷。[89]

這些王氏在偶然間遇見的紀遊紀勝圖，畢竟原是為他人所作，畫得再好也未必能充分表述他個人的旅跡，因此邀請當代專家為他量身打造新圖，就成了他更常用的手段。其中，錢穀和陸治（1496－1576）無疑是最受王氏倚重的兩位專家。據薛永年的研究，名勝山水圖發展至明代中葉，出現了許多帶有濃厚遊記性質的多景式紀遊畫冊，而錢、陸兩人正是生產此類作品的主要名家。其作品樣式除淵源自沈周、文徵明的分景式名勝圖外，另一個重要參考範本應當就是備受王世貞推崇的明初王履《華山圖冊》（圖32）。[90] 此冊始繪於1383年，不僅有王履親遊華山時所繪寫生圖四十幅，亦有他自書的遊記四篇及詩一百五十首，可說是一套圖文並茂的紀遊冊。當王世貞在1573年從同鄉收藏家武氏借得此冊後，[91] 便想仿製一本，先是委託錢穀未果，於是改由剛在本年為他作《游洞庭詩畫十六幀》的陸治來臨圖，[92] 又請俞允文謄錄王履原題，另外還找莫是龍、周天球、程孟孺錄古今人所作華山詩賦記序，全冊在1574年製成，今藏於上海博物館（圖33）。[93] 錢穀雖未接下此《華山圖》複製計畫，不過王氏並不氣餒。他在1576年春暢遊武當山並自撰「一賦、四記、百詠」等大量遊山詩文之後，曾寫信向俞允文提起已邀錢穀於秋季前來湖北「倣王安道例作圖」，並盼俞氏屆時能再度負責紀遊文字的謄錄工作。[94] 可見王氏不僅期望錢穀繼續為自己畫紀遊圖，也期望所製新圖能一以王履的樣式為依歸。

不過，即使沒有王世貞出面推波助瀾，王履《華山圖》按遊踪順序分景寫

---

[89] 王世貞，〈文伯仁燕臺八景〉，《弇州四部稿》，卷138，頁278-279。

[90] 薛永年，〈陸治錢穀與後期吳派紀游圖〉，頁47-54。

[91] 王世貞借觀此冊後，留有1573年題跋一則，跋文原蹟見《中國古代書畫圖目二十》（北京：文物出版社，1999），京1-916。

[92] 王世貞，〈陸叔平游洞庭詩畫十六幀後〉，《弇州四部稿》，卷138，頁279。

[93] 此臨本現藏上海博物館，全圖四十幅，已刊於《中國古代書畫圖目三》（北京：文物出版社，1987），頁93-100；冊中有王世貞一跋述委製始末，此跋亦收入《弇州四部稿》，卷138，〈題王安道游華山圖〉，頁279-280。

[94] 王世貞，〈俞仲蔚〉，《弇州四部稿》，卷127，頁136。

臺灣大學學術期刊資料庫

生的形式，在過去百餘年間藉由臨摹本的流布，似乎也已對蘇州紀遊圖產生了一定的影響，這尤其可從陸治繪於1554年的《白岳紀遊圖冊》（藤井有鄰館藏）看出。[95] 此冊現存十六圖，記他從蘇州葑門外的滅渡橋出發，循京杭運河過寶帶橋、吳江垂虹橋至杭州德勝壩，再溯富春江和新安江入徽州境，過歙縣至休寧縣城西的名山白岳一遊。全冊除前四圖外，其餘每幅之上均有陸治自書遊記一段，亦可稱是圖文兼備。且圖中山水的表現方式也似王履《華山圖》一般，強調各景相異地質或地貌特徵的刻畫，頗具寫生之趣。無獨有偶的是，錢穀也畫過《白岳遊圖》，目前可見的一冊藏於國立故宮博物院，有圖十八開。根據本冊前副頁上許初1569年的題識所云，錢穀在1547年就曾遊過白岳，但當時並未繪圖，時隔廿年後，始於1567年靠「想像作此」。[96] 事實上，錢穀此作絕非憑想像寫成，稍加比對即可發現，全冊連圖帶文均是抄自陸治的版本。除了陸氏本可能是因佚失而少兩圖之外，兩冊最主要的差別是尺幅規格不同。陸氏本為長方形（圖34），錢氏本則近於正方（圖35），故畫中山水空間皆經過壓縮，但景物相對位置尚能忠於原本。雖說錢穀此冊不過是陸治本的翻版，卻可視作是他後來創製《水程圖》的參考樣式之一。

與《華山圖》相比，《白岳遊圖》固然也依遊覽動線選取沿途之景入畫，但兩者選「途」和取「景」的模式卻已見分歧。《華山圖》所圖四十景，全都不出華山山區，亦即無一圖是描繪王履入山之前或出山之後的旅途。而《白岳遊圖》十八圖之中，真正寫白岳山水的卻只有最後的「齊雲巖」和「石橋巖」二幅，其餘皆為蘇州至徽州沿途所經景點，實已具「紀程」的雛形。同時，這些入山之前的景點也非各個都是以天然奇景取勝，有幾處明顯是屬於交通孔道或城關要站之類，例如首幅所畫的「葑門」（圖36）是蘇州城東重要的出入口，第四幅「德勝壩」（圖37）是京杭運河抵達南端終點杭州前的必經前哨站，而第十幅「界口巡檢司」（圖38）則是從浙東循水路進入徽州的門戶。值得注意的是，鎮邑城門、運河閘壩和地方巡檢司之類的機關設施，正是後來《水程圖》特別偏好的景點類型。故無論從選途或取景的模式看，《白岳遊圖》

---

[95] 薛永年，〈陸治錢穀與後期吳派紀游圖〉，頁54-61。

[96] 許初題識及本冊全圖，已刊於《故宮書畫圖錄二十二》（臺北：國立故宮博物院，2003），頁342-346。

臺灣大學學術期刊資料庫

都可說是當時最接近《水程圖》的一套紀遊冊。然而，《白岳遊圖》即使已具紀程之意，但沿途景點的地理分布卻頗不均勻。如蘇州至杭州主要是走京杭運河，全程只選了四景，其中三景在蘇州，一景在杭州，至於兩地之間的沿運站點則全數略過。其次從杭州至徽州歙縣，循的是天然河川富春、新安二江，入選之景增為六處。最後壓軸的休寧縣，境內更是富於名山奇勝，共有八景獲選。顯然本冊所重仍是天然觀遊之美，與動輒將沿途名勝淡化處理的《水程圖》自是有別。

如此看來，《水程圖》不重沿途觀遊之美的傾向，確實是造成它與當時各式名勝旅遊圖格格不入的主因，不過此一傾向倒是與前述明代文臣記京杭運河航程的行役書寫不謀而合。事實上，《水程圖》不循當時紀遊或送別圖式常軌的地方尚有不少，而這些特異之處若轉以運河行程日記的角度來閱讀，也往往較易獲致合理的解釋。首先，歷來畫江河全景，為展現沿岸山川連綿不絕之勢，一般均慣用長幅手卷形式，如王世貞所熟知的《長江萬里圖》即屬此例。《水程圖》所記既涵蓋整條明代漕河，自可歸為江河全圖一類，照理說也較適合以手卷來畫，但它最終所選卻是大不利於呈現千里長河的短幅冊頁，乃至首尾必須運用多達八十四開的小段分鏡始能錄下全程，圖幅總數比《華山圖》還多一倍。猜測《水程圖》之所以破格採用冊頁形式，或許與王世貞此際一心要仿王履之例不無干係。然而王世貞真的只是為了模仿而模仿，甚至不惜削足適履，寧願捨棄結構宛如一氣呵成的長卷，而改以貌似支離破碎的拆景分鏡模式來記千里之程？還是說王世貞原本的目的即在於營造後一種的視覺效果？事實上，此種由一幕幕支離片斷小景積累而成的長程旅途大觀，在整體結構上最近似日記體的行程錄。一般而言，按日計程的行程錄，尤其是明代前期可見的幾種京杭運河紀行錄，通常每日所記篇幅均有限，稍短的僅如日期與地名的流水帳簿，稍長者也不過像一則短篇小品文。故Richard Strassberg在比較中西遊記異同之時，就曾形容中國古代的日記體遊記讀來正像由一系列南宋山水小景組成的合冊，可說是以化整為零的方式、邊角山水的格局來記述一段原本帶有史詩氣息的長途壯遊。[97]

[97] Richard Strassberg, *Inscribed Landscapes: Travel Writing from Imperial China* (Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1994), pp. 49-50.

臺灣大學學術期刊資料庫

五、紀程兼錄史：《水程圖》與隆慶年間的治河工程

不過，行程日記這種文體，每日記事雖篇幅不長，但內容卻允許駁雜多元，通常並不專以模山範水為務。除記沿途自然風景、名勝古蹟、民情風俗與交通路況外，兼能考證歷史或志怪述異。降至明代，行程日記還常用來表述個人宦蹟志業、關切地方民生吏治、或摭拾國朝時事要聞，而此種借旅行雜錄家國之事的取徑，也同樣出現在《水程圖》之中，其中最典型的例子當屬「曲頭集」這一景（圖39）。此景中央有土堤一道及短衣科頭的役夫廿四人，與眾不同的是這班工人並非本冊其它圖幅中常見的引船縴夫，他們有的在堤上打樁，有的在堤下挖掘或挑運土料，顯然正在修堤。堤上右端還有兩名長衫戴巾的監工，在他們的背後除了三座軍堡及幾排平房矮舍外，餘只見遍地黃土。這個景色有些荒涼的曲頭集，是江蘇睢寧縣西北黃河邊上的一個聚落，向來無甚名氣，莫說是當時的名勝山水圖，即連明代專記京杭運河的程書也未嘗提過此地。那麼它為何會入選？原來此處是當時黃河南岸最易決口的地點之一，「每決則民間田地一望成湖」。[98] 據載，隆慶四年（1570）七月黃河在此決堤後，還造成附近一百多里的運河水道被淤沙填為平地。[99] 次年四月黃河又在邳州決口，除沖毀自曲頭集至王家口的新堤防，亦殃及漕運，有漕船千艘受創、漕糧四十餘萬石被淹沒。[100] 在王世貞行經本地之前，曲頭集一帶已連年遭遇河患，他所記錄的可能就是災後重修堤工的情景。

從曲頭集再往北過邳州不遠，王世貞又緊接著錄下了另一處河防工地，此即當時被視為漕運咽喉的「呂梁洪」（圖40）。洪在徐州東南五十里，是黃河奪泗後，流經怪石森立的徐州呂梁山而形成的激湍。永樂年間重開漕河時曾予以疏鑿，宣德時又加置石閘以控制水流，至成化年間更於兩岸砌築石堤以防水漲漫溢。[101] 此外，為了有效管理此一漕運必經的河工險地，明廷還在洪東岸設

---

[98] 潘季馴，《河防一覽》（臺北：臺灣學生書局，1965），卷1，頁120。

[99] 潘季馴，《河防一覽》，卷5，頁382-383。

[100] 張廷玉等撰，《明史》，卷28，頁452；卷85，頁2090。

[101] 谷光隆，《明代河工史研究》（京都：同朋社，1991），頁27-49；姚漢源，《京杭運河史》，頁229-230。

臺灣大學學術期刊資料庫

置一工部分司，其公署建築的規模和機能且日漸擴充，至嘉靖年間已宛若一個城鎮，當時任職於此的工部主事馮世雍還撰有《呂梁洪志》一書以記分司建置的始末。[102] 惟明人經過此地時，大多全神貫注於其著名的洶湧湍流、易導致翻船的洪中巨石，以及船隻過洪時的驚險場面等，對岸邊城鎮化的管洪機構並未多加留意。而這個被一般旅客忽略的機構，反倒成了王世貞關注的焦點。觀《水程圖》所畫之景，岸邊雖可見一排青綠色的水中大石，但水面卻平靜無波，也見不到任何船艘過洪的情景。較引人好奇的反而是沿岸一道蜿蜒如帶的長垣，遠觀似城牆，近看卻又不像，牆面以淺黃設色，牆頭無垛，且牆腳還有兩座連續的半圓形涵洞，和本冊中常見的青灰色帶垛城牆形制有別。此一似是而非的城垣，據王世貞〈築呂梁洪石堤記〉一文所載，其實是呂梁洪分司主事黃猷吉在1574年剛築成的一道防洪大堤。當王世貞於本年乍見此河工建設，也因其「望若千雉城者而異之」，問明之後才知是石堤，並在地方紳民的懇請下於次年為此一修堤活動撰寫碑文紀念。而圖中所畫亭館樓堡連綿相望的堤內榮景，反映的正是文中所言新堤築成之後，「諸曹署公私家以萬計，倚而宮焉」的景象。[103]

出徐州往北過夏鎮（今山東微山縣縣治）之後，王世貞選繪的下一景是「新閘河」（圖41）。以《水程圖》全冊所採一頁畫一定點的取景通則來說，這一景顯然是個例外，因為它描寫的並非運河上單一的城鎮、驛站、官署或閘壩，而是山東南部一條長約一百四十里的新開渠道，即所謂的「南陽新河」或「夏鎮新河」，一般稱作「新河」。河渠緊臨昭陽湖東側，北起南陽鎮，南迄留城，乃明廷為了保障漕運而於隆慶元年（1567）開通的新水道，用來取代嘉靖年間飽受黃河干擾的湖西舊閘河。由於新河的開鑿是京杭運河主幹的一次重大改道，故成書於1570年的《一統路程圖記》還在介紹漕河沿途河閘時特別提出說明，云：「嘉靖四十四年，黃河水走，壅塞閘河。自留城開新河一道，一百四十里至南陽，用銀四十餘萬，四年乃成。自留城以北，新建大閘八座。」[104] 今觀《水程圖》所畫，河岸兩側除了成排的楊柳外，只零星見到兩處散村，而

[102] 馮世雍，《呂梁洪志》，收入《四庫全書存目叢書》，史部257冊，頁477-485。
[103] 王世貞，《弇州四部稿》，卷76，頁276。
[104] 黃汴，《一統路程圖記》，卷5，頁244。

臺灣大學學術期刊資料庫

河道之內倒是相對熱鬧，在短短的距離內便連續出現了四座河閘，且閘與閘之間有時僅相隔數個船身，描寫的正是此河水閘密布的特色。

王世貞在此藉紀行圖錄下淮北地區黃河沿岸官民築堤抗洪或改運道避黃的活動，在紀事模式上，實可與楊士奇、陸深等藉行程日記述華北荒旱之災或寇亂事件相提並論。雖然一以圖一以文，兩者載體不同，但所記時事均觸及了帝國經濟與社會秩序所面臨的隱患或危機。事實上，王世貞不僅是一代詞宗，亦負經世之才，並精於吏事，可惜總因天生意氣過盛，而屢與當朝首輔如嚴嵩、張居正、高拱等發生齟齬，以致一生沉浮宦海，未受朝廷重用。儘管他無法像楊士奇那樣在政治上成就傲人的事功，但至少猶能如陸深一般將經世抱負寄託於國史的搜討和撰述上。據孫衛國的研究，王世貞的明史論著，除考辯史實真偽外，更注重探討嘉靖以來困擾明廷的現實問題，包括黨爭、宗藩、宦官和南倭北虜等。且在分析問題之後，他還會進一步為統治者提供對策。可見他之所以治史，不單只是為史存證，同時也是為了經世致用。[105] 不過，關於明代河防與漕運方面的歷史書寫，在王世貞的著作之中，倒不特別突出，除了漕臣年表一篇外，[106] 未見其它更具規模或更具洞見的論述，而這恐怕與他一生從未擔任過治河或通漕之職不無關連。此種不在其位、難謀其政的限制，可從他在嘉靖卅一年（1552）寫給瞿景淳（1507－1569）的一封書信中窺出端倪。本年他以刑部主事的身分出使廬州、揚州、鳳陽、淮安四府決斷獄案，適逢八月黃河決口，重創徐、淮地區，他一路「所經，由淮以北，望清源千餘里，亡不陸沈者，邑之民僅免魚鼈，易子析骸」，又見「黃河別延浸，漫漫成巨窪，運河頓長土若平地」，但相關官員只顧自己的陞遷，全無心謀求解決之道，而礙於職司有別，他雖不忍坐視，卻也無權干預，只能向瞿氏感慨道：「此喉咽也，患已剝膚矣！節鎮諸公日望遷，為一身計，則可如天下何？弟非與於此者，不忍見耳。」[107]

---

[105] 孫衛國，《王世貞史學研究》（北京：人民文學出版社，2006），頁57、205-225。

[106] 王世貞，〈卿貳表—總督漕運兼巡撫鳳陽等處都御史〉，《弇山堂別集》（臺北：學生書局，1965），卷61，頁2589-2603。

[107] 王世貞，〈瞿師道〉，《弇州四部稿》，卷125，頁109。

臺灣大學學術期刊資料庫

來到嘉靖末至隆慶間，王世貞早先這種無力回天的絕望感應當獲得了不少紓解，因為此刻朝中出現了多位勇於任事的治河名臣，包括朱衡（1512－1584）、翁大立（1517－1597）和潘季馴（1521－1595）等，他們對長期干擾漕運的河患問題均曾提出較具建設性的對策。而從王氏這段期間所寫的詩文不難看出，他不僅與這批能臣皆有往來，還多次透過文辭來表揚他們的作為。朱衡久任工部尚書，曾在嘉靖四十四年和隆慶六年兩度兼理河漕，他最受矚目的功績就是新河的開鑿，而隆慶元年事成之後，王世貞亦曾作〈過新河呈大司空朱公〉一詩及〈新河集序〉一文來贊頌其功。[108] 隆慶二年翁大立奉命總督河道，偕同朱衡進行新河的善後工程。隔年黃河大決沛縣，再度導致漕河斷航，翁大立遂將災情慘況繪成十二圖上呈皇帝，希望朝廷儘速擬出「拯濟之策」。[109] 王世貞從邸報上看到這條新聞後，便於隆慶四年寫了一封信給翁氏，表示讀過他上呈的「流民圖疏」後，欽佩不已，又說「運河國脈，當極勞神」，期勉他能繼續為天下肩負重任。[110] 不幸此年黃河又在邳州決口，阻滯運船千餘艘，於是翁大立倡議在新河以南增開「泇河」，進一步避開徐、邳一帶的黃河之險，如此方為確保漕運的長久之計。不過此一開泇計畫，由於工程風險及成本均過高，當時未獲朝廷採納，一直要等到萬曆卅二年（1604）才由李化龍付諸實踐。[111] 開泇未果的翁大立不久即離任返京，繼起總理河道者，便是被後世譽為明代第一治河專家的潘季馴。潘氏曾分別在嘉靖四十四年、隆慶四年、萬曆六年及十六年四度擔任總河，治河經歷橫跨三朝，治績也最受王世貞稱許。故每逢潘氏河功告成，王氏多會為他撰文紀念。如〈贈大中丞潘公時良序〉一文，主要是記隆慶四至五年他在第二次總河任上修復徐、邳運道的始末；[112]〈賀大宮保大司空印川公治河功成序〉一文，是記萬曆六至七年他在第三次總河任內實踐其「借水攻沙，以水治水」的治河理論，讓黃、淮二河全流回歸正道之事，[113] 而〈御

---

[108] 王世貞，《弇州四部稿》，卷39，頁495；卷68，頁171-172。
[109] 張廷玉等撰，《明史》，卷223，頁5868。
[110] 王世貞，〈翁司馬孺參〉，《弇州四部稿》，卷125，頁111。
[111] 谷光隆，《明代河工史研究》，頁152-158、188-234；姚漢源，《京杭運河史》，頁258-260。
[112] 王世貞，《弇州四部稿》，卷59，頁52-54。
[113] 王世貞，《弇州續稿》，卷27，收入《文淵閣四庫全書》，第1282冊，頁363-365。

臺灣大學學術期刊資料庫

史大夫印川潘公七十壽序〉一文，則除了為潘氏祝壽，也兼記萬曆十六至十七年河決阻漕時，年近七十的他猶毅然四度接掌總河之任，以老邁之軀前往災區督工。⑭

由上可知，王世貞自早年起便將運河視為國家的咽喉命脈，雖然在宦涯中不曾掌理過河漕之事，但關切之心從未消歇。後至《水程圖》成畫前的數年間，則更見他不時與隆慶朝的歷任總河互通聲息，甚至多次撰文記述他們的治河事功。而幾處被《水程圖》特別標選入畫的淮北河工地點，包括曲頭集所屬的睢寧縣、呂梁洪所屬的徐州、以及新河南段所屬的沛縣等，又正好是隆慶朝總河們優先搶救的河患地區（此區河工的地理位置，參見圖42）。且他們之所以會這般看重此區的整建，理由無它，亦不外是以保漕為第一要務罷了。因為淮北運河向來是假黃河水道而行，只要黃河一潰決，必然會連累漕運。尤其自嘉靖末年以來，此區河害日增，至隆慶時，幾乎已是年年決堤，屢屢癱瘓運道、阻滯漕船、或淹沒漕糧，遂成了明廷不得不設法化解的心腹之患。從這個角度來看，《水程圖》所畫的淮北新築河工之景，一方面固然可視作是王世貞對當代河臣治績的一種紀念圖像，然另一方面也未嘗不是明代後期內政要害的一種歷史存影。

結論

原以「紀行」為名的《水程圖》，表面上是明代中葉名勝紀遊圖大興之下的產物，然究其實，卻應當是一種型態與之有別的旅遊圖，或可稱之為行旅紀程圖。其與前者大異之處，主要有二。首先，從全圖景點的地理分布看，它不再以呈現一山一湖或一郡一邑勝概的面面觀為主，轉以鋪敘旅程沿線所經各站為務；同時，就景點的屬性論，通幅所選亦多非著名觀光遊覽勝地，而大半是鎮邑城池、驛站、巡檢司、水閘或管河公署等官設地方行政中心以及交通與河工設施。這些差異的出現也顯示了旅遊類山水圖發展至此，實已分化為二途，一往「遊覽」之路走去，另一則踏上了「行役」之道。值得注意的是，此種分

⑭ 王世貞，《弇州續稿》，卷36，頁482-483。

臺灣大學學術期刊資料庫

途的現象並非只發生在旅遊山水圖上，早在唐宋時期，遊記文學即已演化出詠景紀遊和按程紀行二體，前者可以柳宗元〈永州八記〉之類的山水遊記為代表，後者則可以李翺〈來南錄〉、陸游《入蜀記》之類的行程日記為代表。而對遊記文學具有高度興趣的王世貞，在記錄自身的旅踪時，大體亦是採上述的分類架構來書寫。因此只要是記登覽特定名勝山水的作品，他多以「游」字來定篇名，如〈游雲門山記〉、〈游張公洞記〉、〈玉女潭諸游記〉、〈游善權洞記〉、〈游太山記〉、〈汎太湖游洞庭兩山記〉等，[115] 若是記旅程交通路線者，則概以「行」字來命名，如〈適晉紀行〉和〈江行紀事〉等，對紀遊、紀行兩者的區別，顯然毫不含糊。

雖然在明代中葉以前，紀行之文早已發展了數百年，但紀行之圖卻尚無獨當一面的形態，能見到的例子大多仍寄宿在送別圖的樣式之內，對旅程道路實際的地理位置及具體景觀往往語焉不詳，如沈周《贈吳文定公行卷》即屬此類。直到王世貞發凡起例，倩錢穀、張復仿明初王履《華山圖》分景寫生的手法，結合行程錄按日分段紀程述事的模式，繪成《水程圖》一作，紀行圖始有自成一格的體例。除了在體裁上為旅遊圖另闢蹊徑外，《水程圖》捨棄了富於觀游之美的天然河川，轉以極為人工化的京杭運河航道為主要描繪對象，在題材的選擇上亦可謂別開新局。而王世貞當初之所以破格選擇這條人工水道入畫，其中固然不乏標新立異之心和記錄個人宦旅經歷之意，但更終極的目標應當還是想為此一號稱國家命脈的交通及漕運要道留下視覺實證，並寄託他對國朝政經情勢的嚴肅關懷。是以，此種畫作的功能顯然亦與強調公餘之暇遊山玩水之樂的紀遊圖大異其趣。

自《水程圖》問世之後，直接蹈襲其題材及樣式且有畫蹟存世者，目前尚可見到一例，即清初常州畫家莊冏生（1627－1679）從北京解官歸里循運河南還時所畫的《山東紀遊冊》（Yale University Art Gallery）。[116] 但由於缺乏其它例證，實不易衡量它所創立的體裁對後世旅遊圖的發展究竟有多少影響。然而可

[115] 以上山水游記之作，均收在《弇州四部稿》第72及73卷。

[116] 全冊圖版見東京大學東洋學文化研究所編，《中國繪畫總合圖錄續編》（東京：東京大學東洋學文化研究所，1998-2001），A12-054。

臺灣大學學術期刊資料庫

以確定的是，入清以來儘管紀行圖的數量仍不及紀遊圖類，其中卻有不少具劃時代意義的鉅作，包括清廷用來紀錄康熙、乾隆兩帝南巡行程的《南巡圖卷》，以及乾嘉金石學家黃易（1744－1802）自述其訪碑行程的《嵩洛訪碑圖冊》和《岱麓訪碑圖冊》等。一如《水程圖》，這些紀行圖也都具有行程日記紀程兼述事的特點。惟每件作品所紀之程和所述之事均不同，且所採圖式亦已有別，其發展變化之跡，因囿於篇幅，筆者已難在此一一具論，將於後另擬專文加以追究。

（責任編輯：陳卉秀）

臺灣大學學術期刊資料庫

引用書目

傳統文獻

（明）王世貞
《弇山堂別集》，臺北：學生書局，1965。
《弇州四部稿》，收入《文淵閣四庫全書》，第1279-1281冊，臺北：商務印書館，1983。
《弇州續稿》，收入《文淵閣四庫全書》，第1282-1284冊，臺北：商務印書館，1983。
（明）王瓊
《漕河圖志》，北京：水利電力出版社，1990。
（明）朱鼎臣編
《新刻鄴架新裁萬寶全書》，收入《域外漢籍珍本文庫》，第2輯，子部12冊，北京：人民出版社；重慶：西南師範大學出版社，2011。
（明）余象斗編
《新刻天下四民便覽三台萬用正宗》，收入《中國日用類書集成》，第3卷，東京：汲古書院，2000。
（明）吳寬
《家藏集》，收入《文淵閣四庫全書》，第1255冊，臺北：商務印書館，1983。
（明）李東陽
《懷麓堂集》，收入《文淵閣四庫全書》，第1250冊，臺北：商務印書館，1983。
（宋）周必大
《文忠集》，收入《文淵閣四庫全書》，第1148冊，臺北：商務印書館，1983。
（清）紀昀等撰
《武英殿本四庫全書總目提要》，臺北：商務印書館，1983。
（明）徐三友編
《新鍥全補天下四民利用便觀五車拔錦》，收入《中國日用類書集成》，第1卷，東京：汲古書院，1999。
（明）張丑
《清河書畫舫》，收入《文淵閣四庫全書》，第817冊，臺北：商務印書館，1983。
（清）張廷玉等撰
《明史》，臺北：鼎文書局，1982。
（宋）陳元靚等編
《新編纂圖增類群書類要事林廣記》，收入《續修四庫全書》，第1218冊，上海：上海古籍出版社。
（明）陸深
〈南遷日記〉，收入《四庫全書存目叢書》，史部127冊，臺南：莊嚴文化事業，1996。
〈淮封日記〉，收入《四庫全書存目叢書》，史部127冊，臺南：莊嚴文化事業，1996。

臺灣大學學術期刊資料庫

〈聖駕南巡日錄一卷大駕北還錄一卷〉，收入《四庫全書存目叢書》，史部46冊，臺南：莊嚴文化事業，1996。

（明）程春宇

《士商類要》，附錄於楊正泰，《明代驛站考》，上海：上海古籍出版社，2006。

（明）馮世雍

《呂梁洪志》，收入《四庫全書存目叢書》，史部257冊，臺南：莊嚴文化事業，1996。

（明）黃汴

《一統路程圖記》，附錄於楊正泰，《明代驛站考》，上海：上海古籍出版社，2006。

（清）黃鉞等撰

《石渠寶笈三編》，臺北：國立故宮博物院，1969。

（明）楊士奇

《東里續集》，收入《文淵閣四庫全書》，第1239冊，臺北：商務印書館，1983。

（明）劉子明

《新板全補天下便用文林妙錦萬寶全書》，收入《中國日用類書集成》，第12卷，東京：汲古書院，2003-04。

（明）潘季馴

《河防一覽》，臺北：臺灣學生書局，1965。

（明）鄭真

《滎陽外史集》，收入《文淵閣四庫全書》，第1234冊，臺北：商務印書館，1983。

近人論著

石守謙

1993 〈雨餘春樹與明代中期蘇州之送別圖〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》，64卷2期，頁427-467。

Shih, Shou-chien

1993 “Yuyu chunshu yu Mingdai zhongqi Suzhou zhi songbie tu (The ‘Spring Trees after Rain’ scroll and mid-Ming farewell paintings in the Suzhou area),” *Bulletin of the Institute of History and Philology Academia Sinica*, vol. 64, no. 2, pp. 427-467.

任金城

1997 〈關於清代的京杭運河地圖〉，收入曹婉如等編，《中國古代地圖集—清代》，北京：文物出版社，頁126。

Ren, Jin-cheng

1997 “Guanyu Qingdai de Jing Hang yunhe ditu (On the map of the Grand Canal in Qing China),” in Cao Wanru and Zheng Xihuang eds., *Zhongguo gudai ditu ji: Qingdai* (An atlas of ancient maps in China: the Qing dynasty), Beijing: Cultural Relics Press.

臺灣大學學術期刊資料庫

巫仁恕，狄雅斯
2010《游道：明清旅遊文化》，臺北：三民書局。
Wu, Jen-shu and Di Biase, Imma
2010 *Youdao: Ming Qing luyou wenhua* (Expectations and emotions of Chinese travelers in the Ming-Qing era), Taipei: San-min Books.
谷光隆
1991《明代河工史研究》，京都：同朋社。
Tani, Mitsutaka
1991 *Mindai kakōshi kenkyū* (Studies in the history of river conservation in the Ming), Kyōto: Dōhōsha.
河野道房
1985〈胡舜臣筆「送郝玄明使秦図」について―転換期絵画の一様相〉，《研究紀要》（京都大学文学部美学美術史学研究室），6号，頁35-55。
Kono, Michifusa
1985 "Hu Shunchen's Farewell Painting for Hao Xuanming upon His Dispatch to Qin: landscape painting in the transitional period of the Song Dynasty," *Kenkyū kiyō* (Kyōto daigaku bungakubu bigaku bijutsushigaku kenkyūshitsu), no. 6, pp. 35-55.
牧田諦亮
1959《策彥入明記の研究》，京都：法藏館。
Makita, Tairyo
1959 *Sakugen nyūmin ki no kenkyū* (A study of Sakugen's travels to Ming China), Kyōto: Hōzōkan.
姚漢源
1998《京杭運河史》，北京：中國水利水電出版社。
Yao, Han-yuan
1998 *Jing Hang yunhe shi* (A history of the Grand Canal in China), Beijing: China Water and Power Press.
酒井忠夫
1958〈明代の日用類書と庶民教育〉，收入林友春編，《近世中國教育史研究》，東京：國土社，頁25-154。
Sakai, Tadao
1958 "Mindai no nichiyō yuisho to shomin kyōiku (Ming period daily-use encyclopedias and the education of the common people)," in Hayashi Tomoharu ed., *Kinsei Chūqoku kyōikushi kenkyū* (Studies in the history of education in early modern China),Tokyo: Kokudosha, pp. 25-154.
孫衛國
2006《王世貞史學研究》，北京：人民文學出版社。

臺灣大學學術期刊資料庫

Sun, Wei-guo
2006 *Wang Shizhen shixue yanjiu* (A study of Wang Shizhen's historiography), Beijing: People's Literature Publishing House.
梅新林、俞樟華
2004《中國游記文學史》，上海：學林出版社。
Mei, Xin-lin and Zhang-hua Yu
2004 *Zhongguo youji wenxue shi* (A history of Chinese travel literature), Shanghai: Xuelin Press.
梅新林、崔小敬
2001〈張舜民《郴行錄》考論〉，《文獻》，第1期，頁151-157。
Mei, Xin-lin and Xiao-jing Cui
2001 "Zhang Shunmin Chenxinglu kaolun (A critical study on Zhang Shunmin's Records of A Journey to Chenzhou)," *Wenxian*, no. 1, pp. 151-157.
陳正祥
1994《中國遊記選注》，臺北：南天出版社。
Chen, Zheng-xian
1994 *Zhongguo youji xuanzhu* (An annotated selection of Chinese travelogues), Taipei: SMC Publishing Inc.
陳學文
1997《明清時期商業書及商人書之研究》，臺北：洪葉文化。
Chen, Xue-wen
1997 *Ming Qing shiqi shangyeshu ji shangrenshu zhi yanjiu* (A study on commerce guidebooks and manuals for the merchant in the Ming and Qing eras), Taipei: Hungyeh Publishing Co., Ltd.
黃一農
2003〈龍與獅對望的世界—以馬戛爾尼使團訪華後的出版品為例〉，《故宮學術季刊》，21卷2期，頁270-286。
Huang, Yi-long
2003 "Viewing the encounter between the dragon and the lion: a case study on publications in the aftermath of Macartney's visit to China," *The National Palace Museum Research Quarterly*, vol. 21, no. 2, pp. 270-286.
傅立萃
1997〈謝時臣的名勝古蹟四景圖—兼談明代中期的壯遊〉，《國立臺灣大學美術史研究集刊》，第4期，頁185-222。

臺灣大學學術期刊資料庫

Fu, Li-tsui
1997 “Paintings of the Four Famous Views by Hsieh Shih-chen: the vogue of travel in the sixteenth century,” *Taida Journal of Art History*, no. 4, pp. 185-222.
楊正泰
2006《明代驛站考》，上海：上海古籍出版社。
Yang, Zheng-tai
2006 *Mingdai yizhan kao* (A study of the Ming courier stations and routes), Shanghai: Shanghai Classics Publisher.
薛永年
1993〈陸治錢穀與後期吳派紀游圖〉，收入故宮博物院編，《吳門畫派研究》，北京：紫禁城出版社，頁47-64。
Xue, Yong-nian
1993 “Lu Zhi Qian Gu yu houqi Wupai jiyoutu (Travel paintings by Lu Zhi, Qian Gu and other followers of the Wu school in the second half of the Ming period),” in the Palace Museum ed., *Wumen huapai yanjiu* (Studies in the Suzhou school of painting), Beijing: Forbidden City Publishing House.
Brook, Timothy
1981 “Guides for Vexed Travelers Route Books in the Ming and Qing,” *Ch’ing-shih wen-t’i* , vol. 4, no. 5, pp. 32-76.
1998 *The Confusions of Pleasure: Commerce and Culture in Ming China*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
Brotherton, Elizabeth
2000-2001 “Two Farewell Handscrolls of the Late Northern Song,” *Archives of Asian Art*, vol. 52, pp. 44-62.
Chow, Kai-wing
2011 “The Merging of Shi and Shang in Travel: The Production of Knowledge for Travel in Late Ming Book,” *Frontiers of History in China*, vol. 6, no. 2, pp. 163-182.
Edwards, Richard
1989 *The World Around the Chinese Artist: Aspects of Realism in Chinese Painting*, Ann Arbor: University of Michigan.
Elman, Benjamin A.
1981-1983 “Geographical Research in the Ming-Ch’ing Period,” *Monumenta Serica: Journal of Oriental Studies*, no. 35, pp. 1-18.
Fu, Li-tsui Flora
2009 *Framing Famous Mountains: Grand Tour and Mingshan Paintings in Sixteenth-century China*, Hong Kong: Chinese University of Hong Kong.

臺灣大學學術期刊資料庫

Strassberg, Richard

1994 *Inscribed Landscapes: Travel Writing from Imperial China*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press.

Yuhas, Louise

1989 "Wang Shih-chen as Patron," in Chu-tsing Li ed., *Artists and Patrons: Some Social and Economic Aspects of Chinese Painting*, Lawrence: University of Kansas, pp. 139-153.

臺灣大學學術期刊資料庫

圖版出處

圖1~3　劉潞、吳芳思編譯，《帝國掠影—英國訪華使團畫家筆下的清代中國》（北京：中國人民大學出版社，2006），頁28、36、24。

圖4~5　李天綱編著，《大清帝國城市印象—19世紀英國銅版畫》（上海：上海古籍出版社，2002），頁167、159。

圖6　《故宮博物院藏文物珍品全集—明清風俗畫》（香港：商務印書館，2008），頁80。

圖7　《故宮博物院藏文物珍品全集—明清風俗畫》（香港：商務印書館，2008），頁78。

圖8　錢穀、張復合作《水程圖冊》，臺北，國立故宮博物院圖檔。

圖9　筆者參考姚漢源《京杭運河史》（北京：中國水利水電出版社，1998）所附地圖改繪。

圖10　《南宋絵画—才情雅致の世界》（東京：根津美術館，2004），圖1。

圖11　石守謙，《風格與世變：中國繪畫史論集》（臺北：允晨文化，1996），頁248-249。

圖12　James Cahill, Parting at the Shore: Chinese Painting of the Early and Middle Ming Dynasty, 1368-1580 (New York and Tokyo: John Weatherhill Inc., 1978), Pl. 35.

圖13~14　《中國古代書畫圖目二》（北京：文物出版社，1986），頁194、193。

圖15~25　錢穀、張復合作《水程圖冊》，臺北，國立故宮博物院圖檔。

圖26　王瓊，《漕河圖志》（北京：水利電力出版社，1990），卷1，頁1-3。

圖27　曹婉如等編，《中國古代地圖集—明代》（北京：文物出版社，1994），圖206。

圖28~31　牧田諦亮編，《策彥入明記の研究》（京都：法藏館，1959），頁210、216、209、211。

圖32　《中國古代書畫圖目二》（北京：文物出版社，1986），頁132，圖4。

圖33　《中國古代書畫圖目三》（北京：文物出版社，1987），頁99，圖38。

圖34　大阪市立美術館編，《明清の美術》（東京：平凡社，1982），圖44。

圖35~38　《故宮書畫圖錄二十二》（臺北：國立故宮博物院，2003），頁344、345、347。

圖39~41　錢穀、張復合作《水程圖冊》，臺北，國立故宮博物院圖檔。

圖42　筆者參考姚漢源《京杭運河史》（北京：中國水利水電出版社，1998）所附地圖改繪。

臺灣大學學術期刊資料庫

臺灣大學學術
期刊資料庫

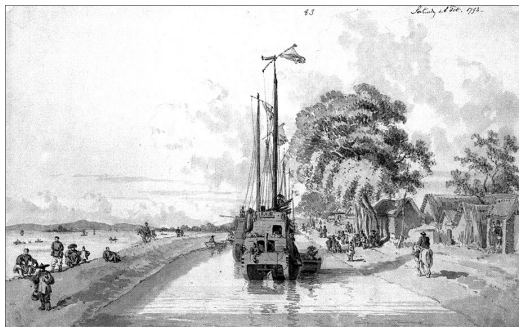


圖1　William Alexander 繪《運河與微山湖》



圖2　William Alexander 繪《清黃交匯》

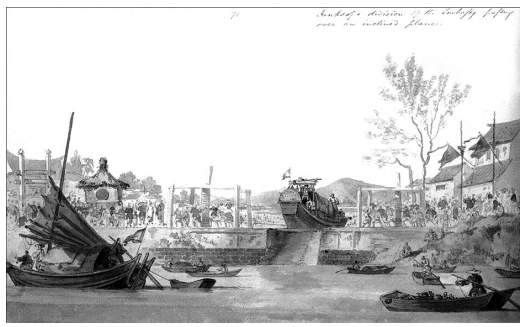


圖3　William Alexander 繪《船過河閘》

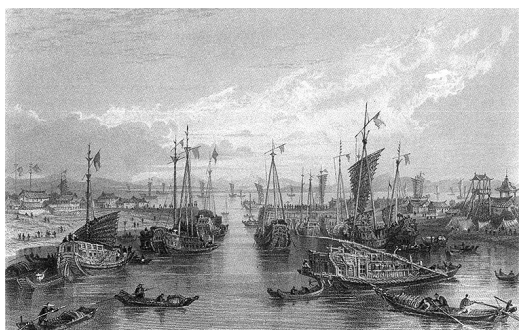


圖4　Thomas Allom 繪《清黃交匯》

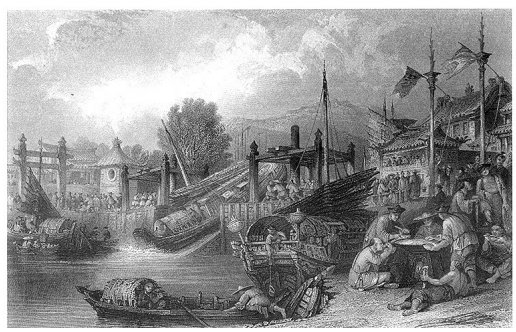


圖5　Thomas Allom 繪《船過河閘》

臺灣大學學術期刊資料庫



圖6 袁尚統《曉關舟擠圖軸》 北京故宮博物院藏

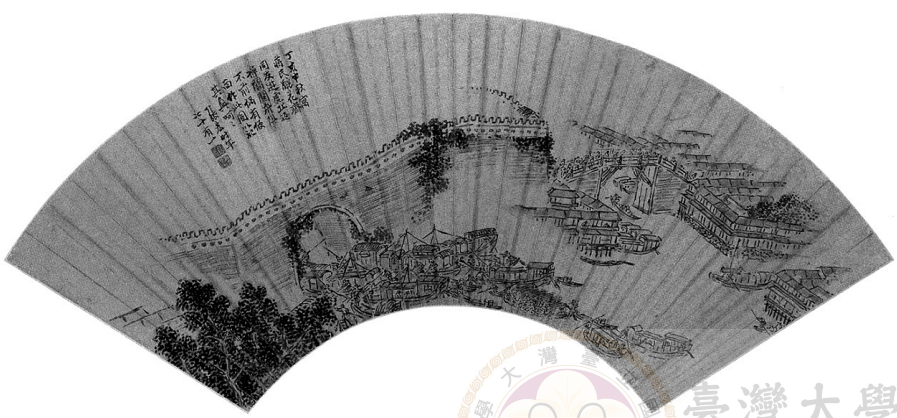


圖7 張宏《閶關舟阻圖扇面》 北京故宮博物院藏

臺灣大學學術期刊資料庫



圖8　錢穀、張復《水程圖冊》「小祇園」 臺北 國立故宮博物院藏

臺灣大學學術期刊資料庫

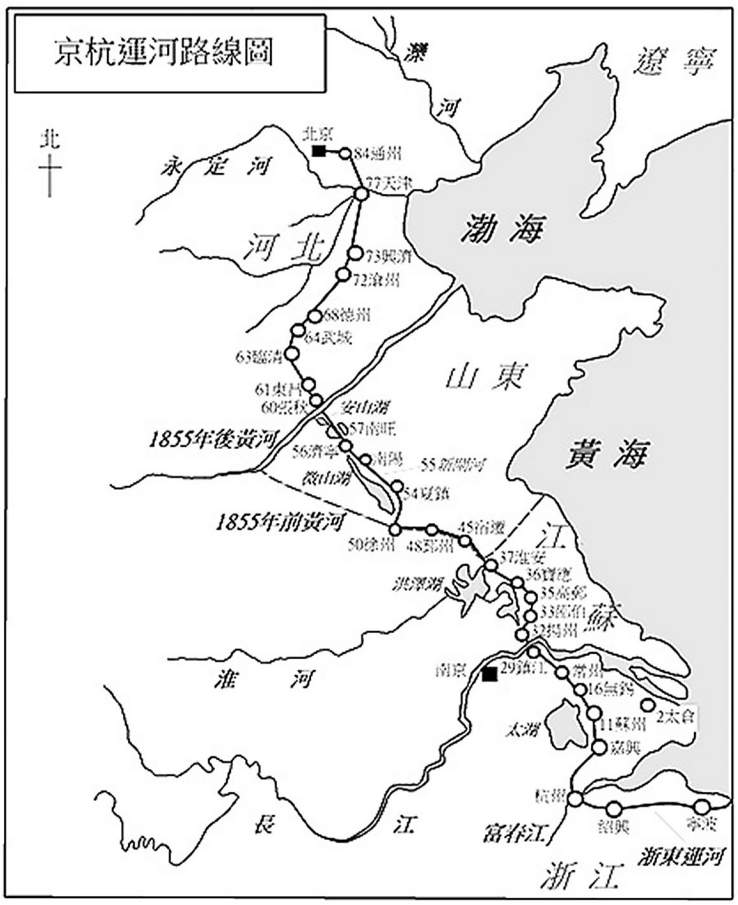


圖9 錢穀、張復《水程圖冊》八十四景由南至北地理分布圖

（1）小祇園（2）太倉（3）新洋江（4）奇子鋪（5）崑山（6）信義（7）夷亭（8）沙湖（9）下雉瀆（10）婁門（11）蘇州（12）楓橋（13）射瀆（14）浒墅鈔關（15）望亭巡檢司（16）無錫（17）高橋巡檢司（18）洛社（19）橫林（20）白家橋（21）毘陵（22）新閘（23）奔牛（24）呂城（25）丹陽（26）新豐（27）丹徒鎮（28）夾岡（29）鎮江（30）金山、焦山（31）瓜州（32）揚州（33）邵伯（34）露筋廟（35）高郵（36）寶應（37）淮安（38）移風閘（39）清江浦閘（40）清河縣（41）淮河口（42）桃源（43）古城（44）白洋河（45）宿遷（46）直河口（47）曲頭集（48）邳州（49）呂梁洪（50）徐州（51）茶城口（52）境山（53）夾溝驛（54）夏鎮（55）新閘河（56）濟寧（57）南旺（58）河橋（59）安山閘（60）張秋（61）東昌（62）梁店驛（63）臨清（64）武城（65）甲馬營驛（66）鄭家口（67）古城縣、梁家莊驛（68）德州（69）連窩驛（70）磚河驛（71）新橋驛（72）滄州（73）興濟縣、乾寧驛（74）清縣（75）流河驛（76）楊柳青（77）天津、楊青驛（78）丁字沽（79）楊村驛（80）河西務（81）和合驛（82）灣口、李二寺（83）張家灣（84）通州

臺灣人文藝術期刊資料庫

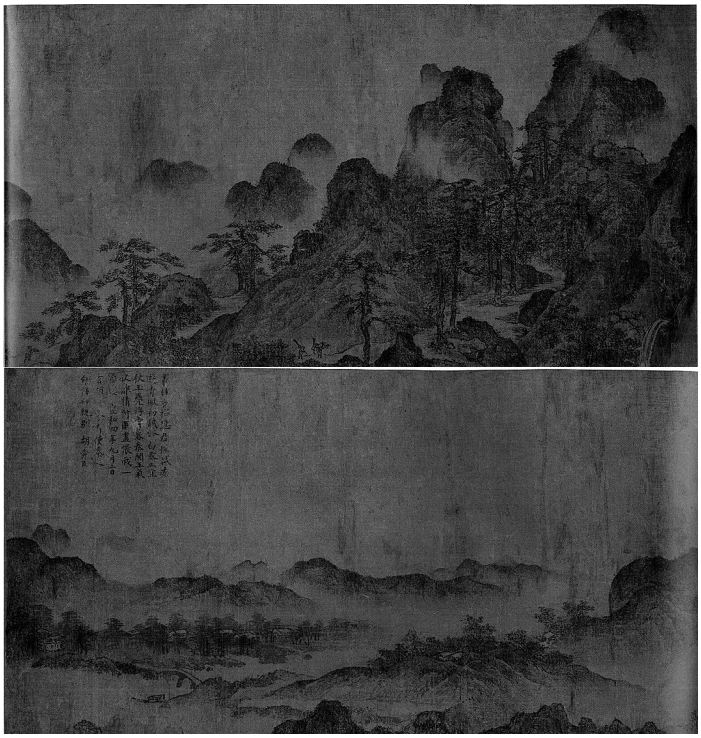


圖10　胡舜臣《送郝玄明使秦圖卷》 大阪市立美術館藏

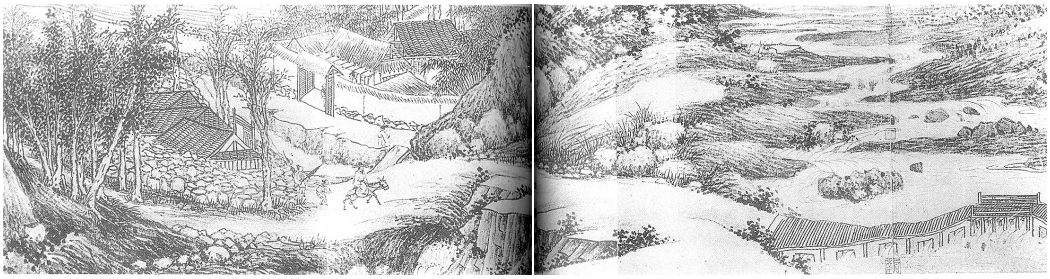


圖11　沈周《贈吳文定公行卷》局部 東京角川家藏

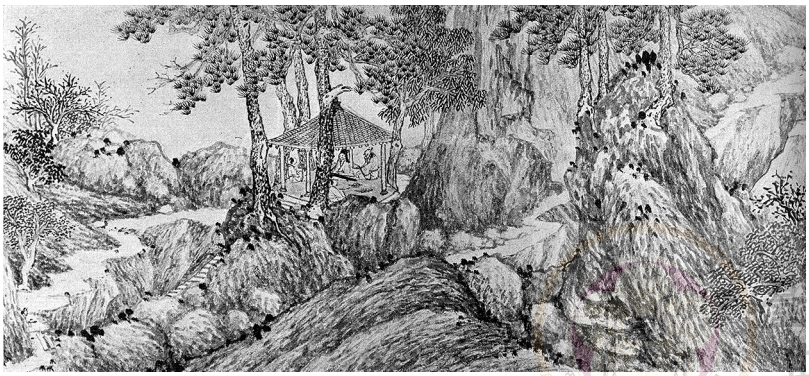


圖12　沈周《贈吳文定公行卷》局部 東京角川家藏

灣大學術期刊資料庫



圖13 傳沈周《兩江名勝圖冊》「淮安」上海博物館藏

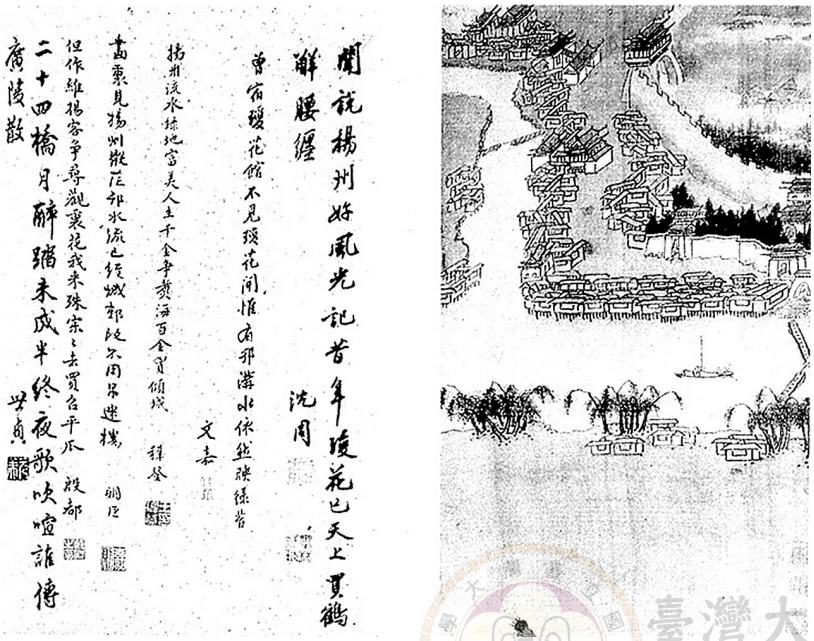


圖14 傳沈周《兩江名勝圖冊》「揚州」上海博物館藏

臺灣大學學術期刊資料庫



圖15　錢穀、張復《水程圖冊》「閶門、虹橋、虎丘」臺北 國立故宮博物院藏



圖16　錢穀、張復《水程圖冊》「楓橋、寒山寺」臺北 國立故宮博物院藏

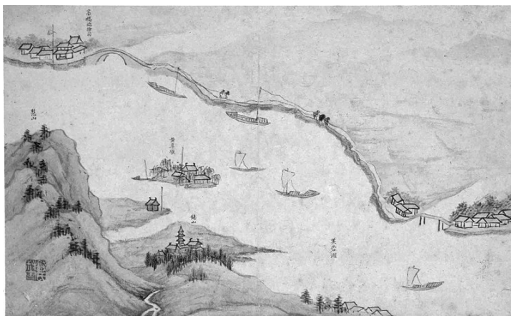


圖17　錢穀、張復《水程圖冊》「錫山、慧山」臺北 國立故宮博物院藏

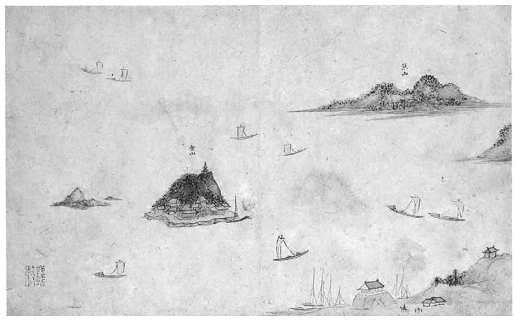


圖18　錢穀、張復《水程圖冊》「金山、焦山」臺北 國立故宮博物院藏



圖19　錢穀、張復《水程圖冊》「露觔廟」臺北 國立故宮博物院藏



圖20　錢穀、張復《水程圖冊》「淮安漂母祠」臺北 國立故宮博物院藏

臺灣大學學術期刊資料庫



圖21 錢穀、張復《水程圖冊》「清江浦閘」
臺北 國立故宮博物院藏



圖22 錢穀、張復《水程圖冊》「夾溝驛」
臺北 國立故宮博物院藏

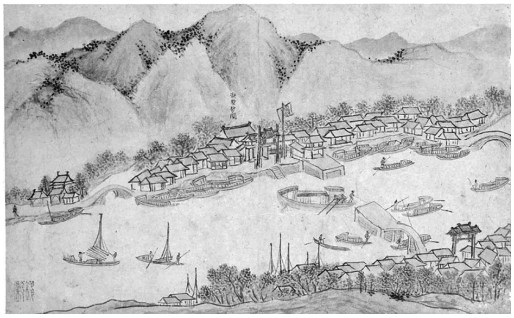


圖23 錢穀、張復《水程圖冊》「澁墅鈔關」
臺北 國立故宮博物院藏

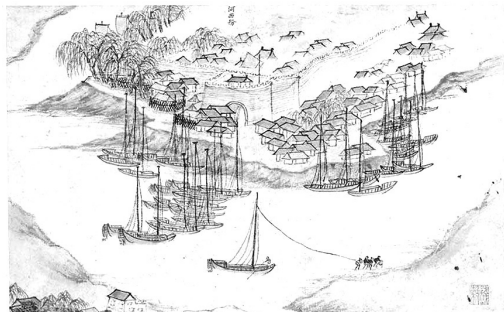


圖24 錢穀、張復《水程圖冊》「河西務」
臺北 國立故宮博物院藏



圖25 錢穀、張復《水程圖冊》「南旺分水口」
臺北 國立故宮博物院藏

臺灣大學學術期刊資料庫

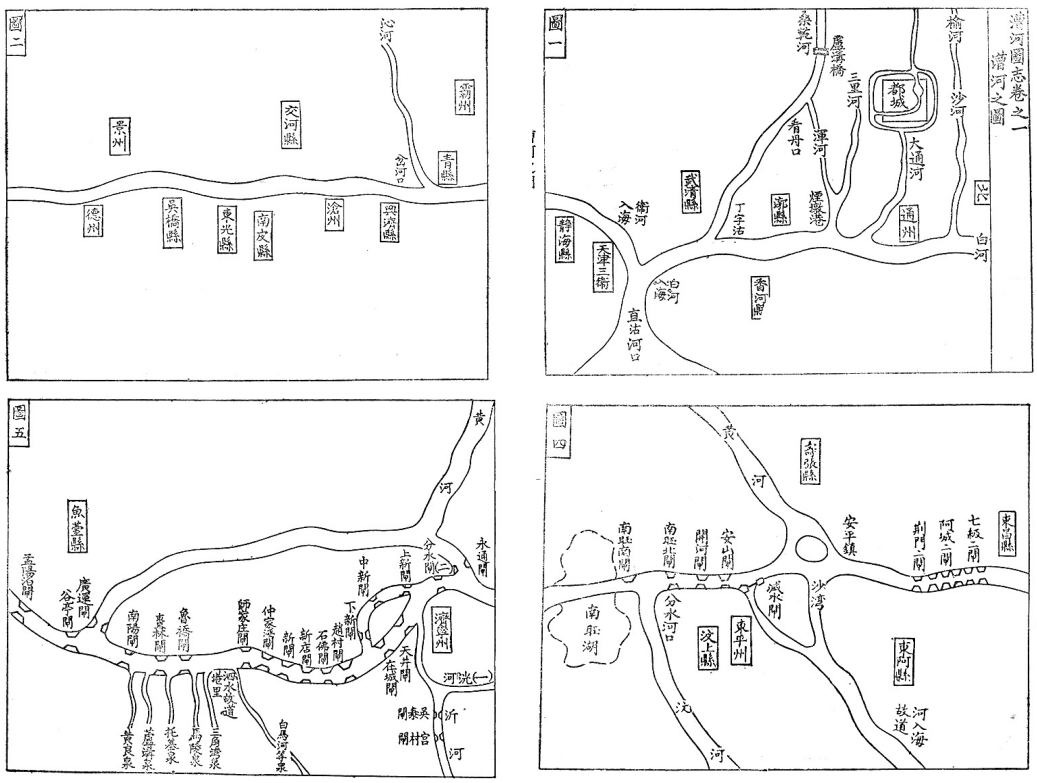


圖26　王瓊《漕河圖志》「漕河之圖」局部

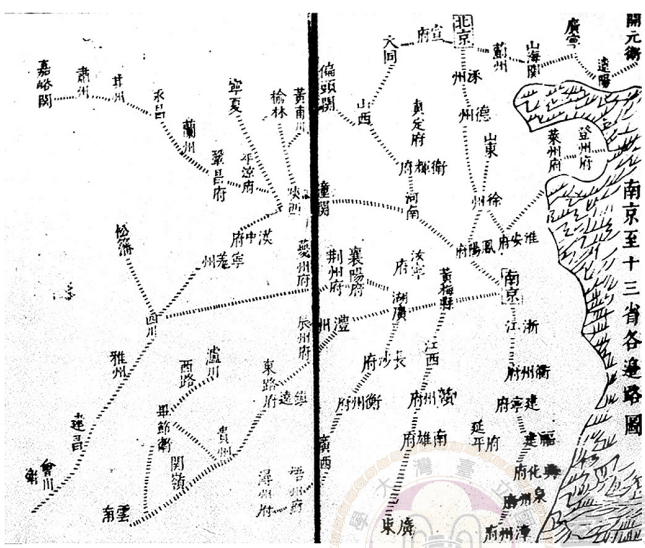


圖27　黃汴《一統路程圖記》「南京至十三省各邊路圖」

臺灣大學學術期刊資料庫



圖28 嘉靖十四年《圖相南北兩京路程》插圖



圖29 嘉靖十四年《圖相南北兩京路程》插圖



圖30 嘉靖十四年《圖相南北兩京路程》插圖 「沽頭閘」



圖31 嘉靖十四年《圖相南北兩京路程》插圖 「濟寧南城門」

臺灣大學學術期刊資料庫

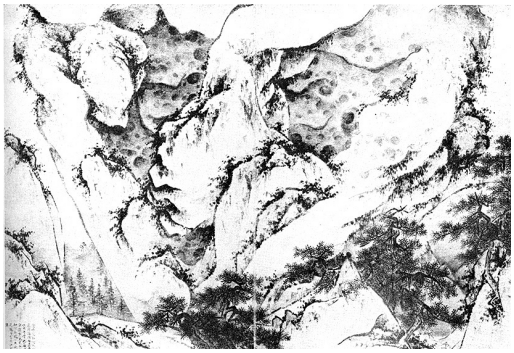


圖32　王履《華山圖冊》上海博物館藏

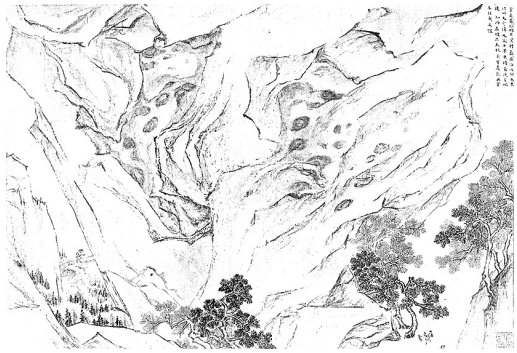


圖33　陸治《臨王履華山圖冊》上海博物館藏

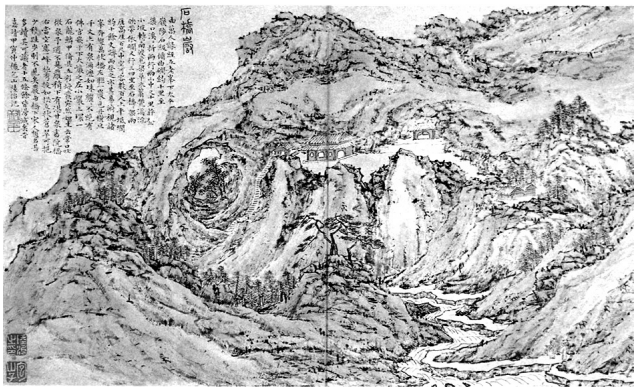


圖34　陸治《白岳紀遊圖冊》「石橋巖」
藤井有鄰館藏



圖35　錢穀《白岳遊圖冊》「石橋巖」
臺北 國立故宮博物院藏

臺灣博碩學術期刊資料庫

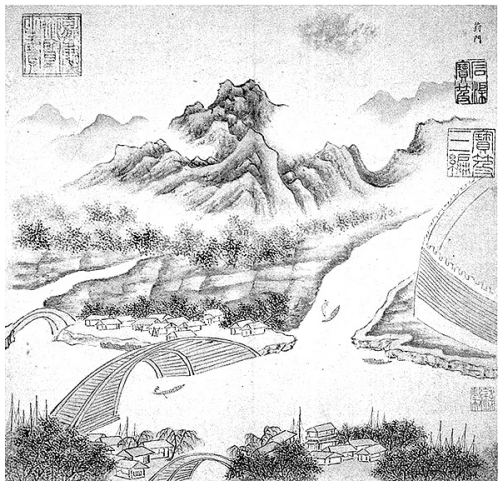


圖36 錢穀《白岳遊圖冊》「葑門」
臺北 國立故宮博物院藏



圖37 錢穀《白岳遊圖冊》「德勝壩」
臺北 國立故宮博物院藏



圖38 錢穀《白岳遊圖冊》「界口巡檢司」
臺北 國立故宮博物院藏

臺灣大學學術期刊資料庫

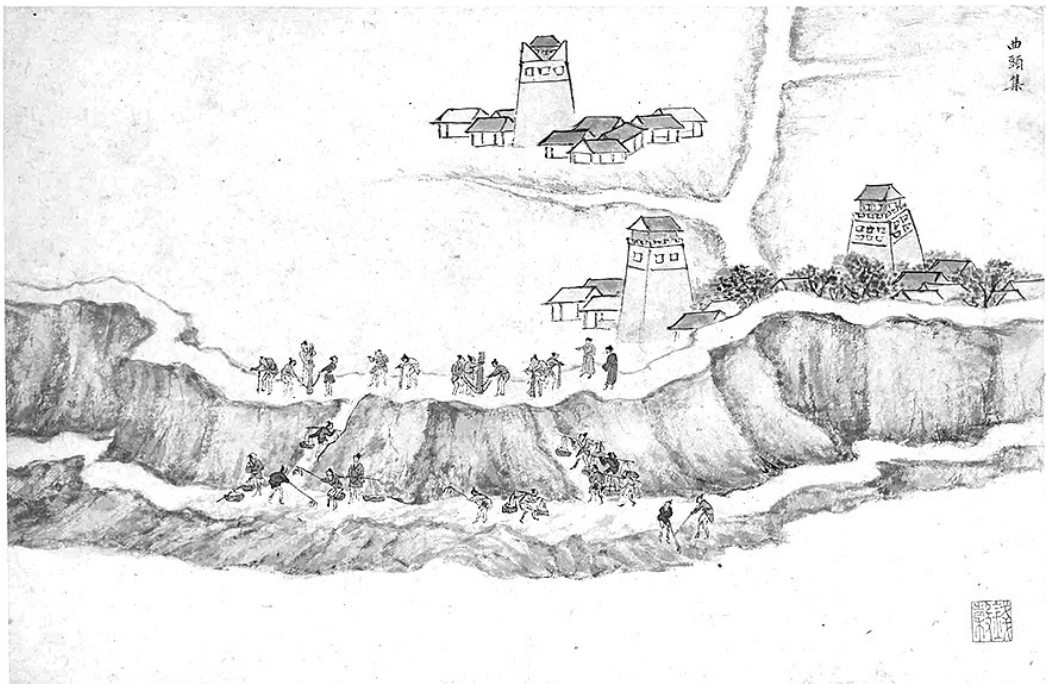


圖39　錢穀、張復《水程圖冊》「曲頭集」臺北 國立故宮博物院藏

臺灣大學學術期刊資料庫

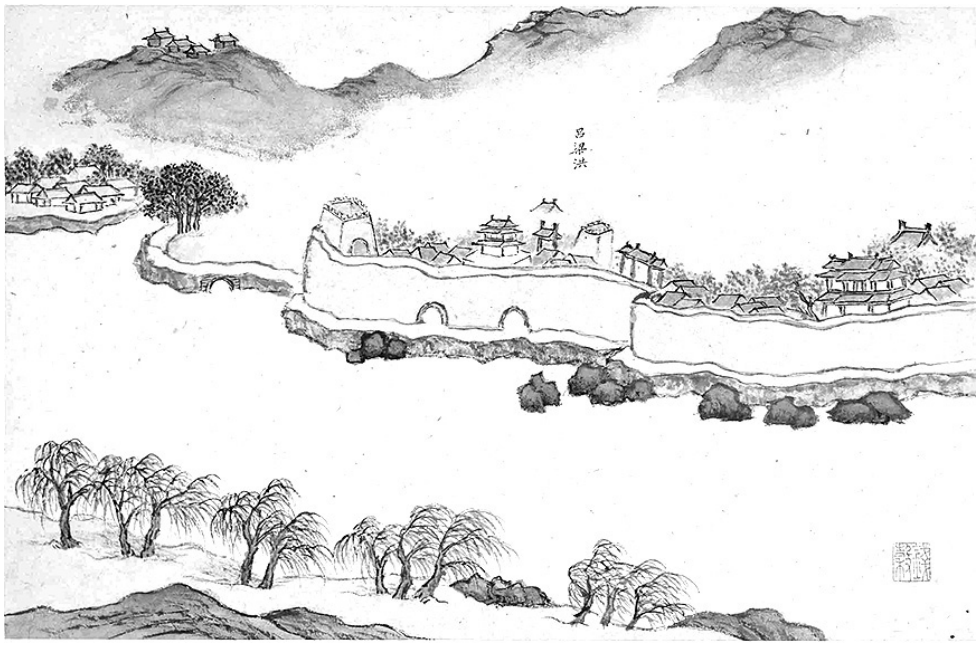


圖40 錢穀、張復《水程圖冊》「呂梁洪」臺北 國立故宮博物院藏



圖41 錢穀、張復《水程圖冊》「新閘河」臺北 國立故宮博物院藏

臺灣大學學術期刊資料庫

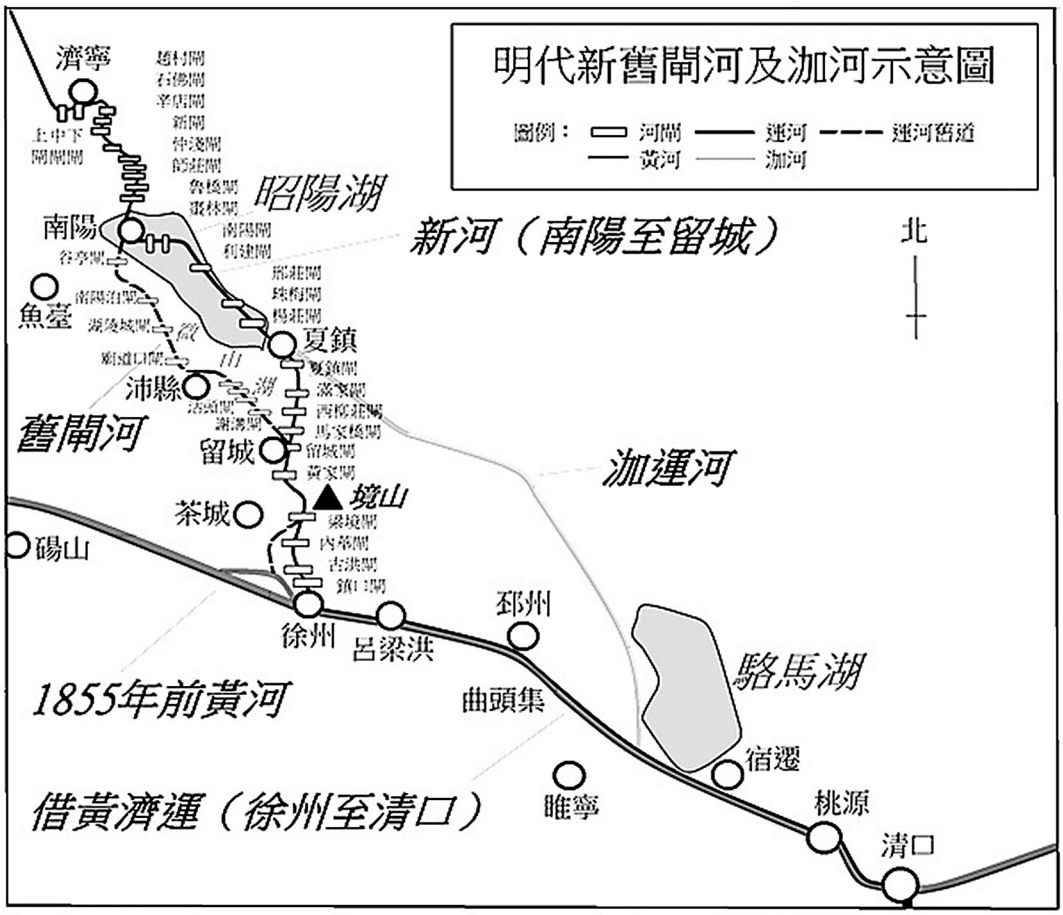


圖42　錢穀、張復《水程圖冊》所繪曲頭集、呂梁洪及新閘河等河工地點位置圖

臺灣大學學術期刊資料庫

臺灣大學學術
期刊資料庫

Wang Shizhen's Visual Documentary of His Journey through the Grand Canal: A Pictorial Turn in Travel Writing during the Ming

Mei, Yun-chiu
Center for General Education
National Tsing Hua University

Known as a leading literary man, historian and art patron in Ming China, Wang Shizhen (1526-1590) not only was a prolific travel writer, but also keen to reinvent the genre of travel literature in pictorial form. Such cross-medium endeavors might be best exemplified in his pictorial travel album *Shuicheng tu*, originally entitled *Jixing tu* (pictorial travel journal). Commissioned around 1574, this album contains 84 topographic paintings to record his journey through the Grand Canal to assume his new position in the Ming imperial court. Although it has been frequently discussed under the rubric of "jiyou tu" (tourism painting), a prevalent type of travel painting which flourished in the sixteenth-century tourism boom and was created primarily to amuse a leisure-seeking audience, in actuality, the entire album rarely shows much interest in exploring tourist attractions such as scenic spots, historic places and pilgrimage sites. Nor does it intend to depict sightseeing or other recreational activities. Instead its main focus is on a journalistic delineation of the administrative and transportation infrastructures as well as river control system along the canal, including prefectural and county seats, customs offices, police stations, courier stations, sluices, dykes, and those staff and laborers hired by the government to maintain public facilities. In other words, what it represents no longer meets the criteria of "jiyou tu." Rather, its preference for chronicling daily itineraries of official trips or local geographic features, cultural heritages, socio-economical life, and traffic conditions along public transportation routes bears a much closer resemblance to the narrative frameworks and thematic choices of "jixing lu" (travel journal), a well established literary subgenre since the Song dynasty. It indicates that, following the footsteps of travel literature, the formats of travel painting were also expanded and further diversified to accommodate different types of travel during the mid-Ming.

Keywords: Wang Shizhen, *Shuicheng tu*, the Grand Canal, tourism painting, travel journal

臺灣大學學術期刊資料庫