臺大中文學報　第五十八期
2017 年 9 月　　頁 105 ~ 156
臺 灣 大 學 中 國 文 學 系

明代大運河詩文空間概念之新解讀

簡　錦　松*

提　　要

本論文旨在說明，現地研究法所建立的明代大運河詩文解讀法。現地法主張收集到古文獻之後，第一步處理，就是依日期做成 Excel 檔案。接下來第二步處理，就要在衛星地圖上做數位化處理，把所要研究的古文獻中，全部地名一一輸入 GoogleEarth pro 地圖，做成 kml 檔案。第三步處理，便是現地驗證的拍攝。在這些工作之後，重新來解讀明代大運河詩文，便是本文所說的新解讀法。

文中首先利用本人研究的明代大運河水陸運程，來解析宋末元初嚴光大的〈丙子祈請使行程記〉，一方面可以呈現新解讀法的作用，一方面也可以補充大運河研究中，傳承於元代的歷史問題。接著以一首吳寬〈自邵伯至寶應風雨中連日過湖〉詩，說明新解讀法的運作方法。最後再指出新解讀法的四項優勢。

關鍵詞：明代、大運河、空間資訊、現地研究、明代詩文

本文於 106.05.01 收稿，106.09.07 審查通過。
＊國立中山大學中國文學系教授、韓國外國語大學中文學院客座教授。
DOI:10.6281/NTUCL.2017.09.58.03

臺灣大學學術期刊資料庫

A New Interpretation of the Travel Space Concept in the Poems and Articles on the Grand Canal in the Ming Dynasty

Chien, Chin-Sung*

Abstract

This paper aims at illustrating an interpretation method for travel poems and articles in the Ming dynasty on the Grand Canal that is based on the on-site research method. The on-site research method comprises three steps after collecting ancient literature: (1) making an excel file in chronological order, (2) digitalizing the ancient literature on a satellite map by putting all the place names in the ancient books on a Google Earth pro map and converting the data into kml files, and (3) taking on-site photographs. The new interpretation method that this paper advocates is to re-interpret the related poems and articles after all the three steps are done. At the beginning, this paper uses both the land and water routes along the Grand Canal to analyze the two poems, "The Records of the Emissary's Schedule in the Bing-Zi Year" and "Passing the Lake from Shao-Bo to Bao-Ying in Wind and Rain for Days on End." The former one was written by Yan Guang-Da, a poet of the late Song dynasty and the early Yuan dynasty, and the second one, by Wu Kuan. With an analysis of the former one, this paper shows the functions of the new interpretation and solves the remaining historical problems of the Grand Canal studies since the

* Professor, Department of Chinese Literature, National Sun Yat-sen University.
Visiting Professor, College of Chinese Studies, Hankuk University of Foreign Studies.

臺灣大學學術期刊資料庫

Yuan dynasty. With the latter one, it shows the usage of the new interpretation method. Finally, it points out four advantages of the new interpretation.

***Keywords*: Ming dynasty, Grand Canal, travel space, on-site research, poetry of the Ming dynasty**

臺灣大學學術期刊資料庫

臺灣大學學術期刊資料庫

明代大運河詩文空間概念之新解讀

簡　錦　松

一、前　言

在一次金庸武俠小說為主題的國際學術研討會中，有人提出，郭靖、黃蓉這些人昨天還在遠方，第二天就到了嘉興煙雨樓，沒有空間地理概念。當時意見紛紜，也有人說：「即使是小說也要顧到實際，不能隨便寫。」我覺得反正是武俠，就不必太計較了。若是作為「言志」的詩文，古人都會注意到實際的條件。

元稹貶官離京，白居易有一首懷念他的詩說：「忽憶故人天際去，計程今日到梁州」，[1]「今日」是一個確定的時間用語，不能移為明天、後天，也不能移作昨天、前天，白居易身在西京長安，為什麼能夠精準的計算出元稹應該在今天走到遠在山南西道的梁州呢？在此之前，白居易根本沒有到過梁州，可見他身邊一定有著地理交通知識。假如我們讀唐詩也像白居易一樣，輕輕鬆鬆的就知道他所研究的詩人，這時應該從那裏走到那裏，怎麼走，走幾天，這樣的話，不就更能夠貼近作品的真相嗎？

研究古代的道路日程，並非不可能，只在為與不為。因為長途旅行的路程，是有一定的。

例如明朝世宗皇帝為了生父的陵寢，於嘉靖 18 年（1539）親自從北京回到湖北安陸（世宗時改名奉天府），他的來回行程都是在途 23 日。據陸深《聖

1　見白居易：〈同李十一醉憶元九〉，清‧彭定求等編：《全唐詩》（北京：中華書局，1960 年），卷 437，頁 4842。

臺灣大學學術期刊資料庫

駕南行日錄》的逐日紀程，[2] 是在 2 月 15 日（3/5/1539，儒略日 2283241）出京，由真定、邯鄲，趨鄭州，經葉縣、新野，下襄陽，3 月 9 日（3/28/1539，儒略日 2283264）清曉，陸深等大臣已先至承天藩邸西門，共計在途 23 日，一路皆車行。兩天後，車駕才於 3 月 11 日申刻抵達承天府的舊王邸，這兩天應是皇帝故意放緩行程。回程據陸深《大駕北還錄》所載，3 月 21 日（4/9/1539，儒略日 2283276）早發，仍循來時原路，4 月 14 日（5/1/1539，儒略日 2283298）諸臣已回至北京；次 4 月 15 日五更候駕，旭日初升，車駕還宮。

據陸深云：「是行也，……驛路五千四百餘里云。」往返各半，為二千七百餘里，平均日行約 118 里。大駕出行，不比一般的行旅，從行的大臣非常多，皇帝的行速既快不起來，也不願意慢，從記載中有少數大臣落後受罰可知。

又如晚清日本僧人小栗栖香頂（1829-1905）於清穆宗同治 13 年（1874）赴五台山行香，往返在途日期都是 10 日，據其《北京紀事》所載：[3] 出發日是陽曆 5 月 25 日（儒略日 2405669）昧爽，從法源寺啟程。北京法源寺在宣武門西南教子胡同，以寺內 39°53'1.72" 北，116°21'49.43" 東為代表，距離宣武門路十字約 1.7 公里。6 月 3 日（儒略日 2405678）抵達，由南台路入五台山。一路並無停阻，共行十天。回程是 6 月 10 日（儒略日 2405685）出發，6 月 20 日（儒略日 2405695）還抵北京。在 6 月 11 日因大雨停一日，實際在途行走的日數同為 10 天。

2 本次行程，見明‧陸深：《聖駕南巡日錄》（臺北：臺灣商務印書館，1983 年，景印文淵閣四庫全書），史部第 433 冊，頁 473-483。顯陵位今湖北鍾祥市東北 7.5 公里的松林山。

3 往返五台山的詳細日期，見（日）小栗栖香頂著，陳力衛整理：《北京紀事‧北京紀遊》（北京：中華書局，2008 年），頁 203、206、214、216。書中使用陽曆，日本明治維新後改用西曆，故然。

臺灣大學學術期刊資料庫

這兩個例子相隔 335 年，同樣都是往返道路相同、日數相同，這就說明了在古代交通條件下，除非有個人的特別因素，否則，長途旅行的路程是有一定的。

雖然沒有道路里程的基礎，一切都是空談，但道路里程只是空間概念中的一部份，研究者可以切入更廣大的視界，就是對沿途的景觀有更精確的掌握，這就需要從兩方面著手，一是地圖作業，一是現地拍攝。

所謂地圖作業，就是把所得到的文獻資料先轉化為具有時間軸日曆型的 Excel 檔案之後，再把全部地名讀入 Google Earth Pro 之類衛星地圖，使之變成視覺化的點線面系統。

所謂現地拍攝，就是取得現地的影像資料。我不說「收集」，而用「拍攝」一詞，因為現地拍攝是由研究者有意識的、在研究架構下親自去拍攝的，不同於四處取自他人的作法。

本論文將以實例來說明，新研究法對於明代大運河詩文的解讀有何改變和優勢。由於本文希望處理的是重建讀者的空間概念處理模式，使之脫離舊式讀書方法，進入新式解讀境界，因而命題為「明代大運河詩文空間概念之新解讀」。

二、研究基礎

（一）為古文獻建立具有時間軸的 Excel 檔案

現地研究的基礎，在於改變研究觀念。例如你拿到下面這篇文章，首先會想到怎麼處理呢？

臺灣大學學術期刊資料庫

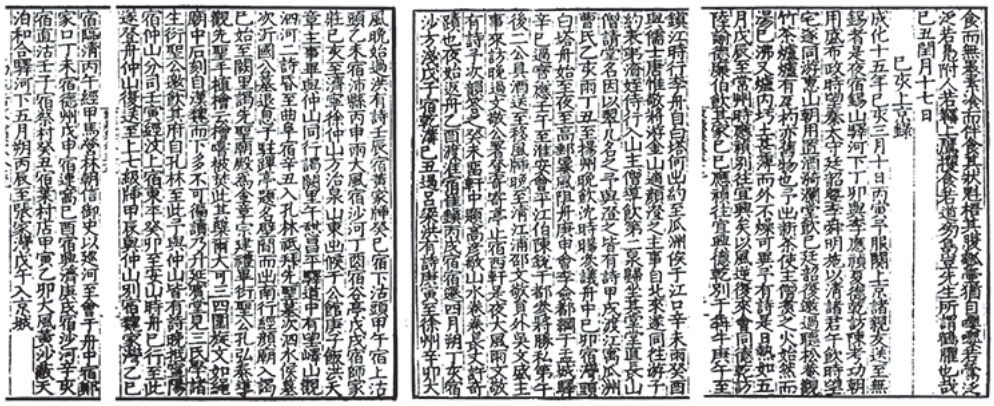


圖 01　吳寬〈己亥上京錄〉[4]

如果是現地研究者，首先，會判別文章中有沒有「日期時間元素」和「地名元素」；沒有這兩項元素，就不適合作現地研究，可以不管。檢視圖 01 的吳寬〈己亥上京錄〉，有日期、時間、地名，顯然是適合於現地研究的例子。對於適合進行現地研究的古文獻，第一步處理，就是依日期做成 Excel 檔案。

明憲宗成化15	朝鮮成宗10	己亥	1479		03-10	丙寅		4/1/1479	2261353	1	吳寬57:7a－8b已亥上京錄（四叢8:128-131)丙寅，予服闕上京，諸親友送至無錫者，是夜宿錫山驛河下。
明憲宗成化15	朝鮮成宗10	己亥	1479		03-11	丁卯		4/2/1479	2261354	2	吳寬57:7a－8b已亥上京錄：丁卯，與李應禎、夏德乾訪陳考功朝用、盛布政時望、秦太守廷韶，暨李舜明、施以清諸君，午飲時望宅，遂同遊惠山，朝用置酒漪瀾堂，飲已，廷韶復邀過聽松菴觀竹茶爐，爐有瓦灴，亦舊物也。予出新茶使主僧煮之，火始燃而湯已沸，又爐內圬土甚薄而外不燥，可異。予有詩，是日熱如五月。
明憲宗成化15	朝鮮成宗10	己亥	1479		03-12	戊辰		4/3/1479	2261355	3	吳寬57:7a－8b已亥上京錄：戊辰，至常州，時應禎別往宜興矣，以風逆復來會，同德乾訪陸論德廡伯飲其家。
明憲宗成化15	朝鮮成宗10	己亥	1479		03-13	己巳		4/4/1479	2261356	4	吳寬57:7a－8b已亥上京錄：己巳，應禎往宜興，德乾別于舜牛。
明憲宗成化15	朝鮮成宗10	己亥	1479		03-14	庚午		4/5/1479	2261357	5	吳寬57:7a－8b已亥上京錄：庚午，至鎮江，時行李舟自白塔河出，約至瓜洲，俟于江口。

圖 02　吳寬〈己亥上京錄〉的每日日曆處理

上圖所見的日曆底本，是我自編的一套具有二十四節氣與儒略日換算的每日曆表，從西漢高祖元年到民國 102 年，以朝代別，建成多個方便的 Excel 檔，命名為〈歷代中西對照節氣儒略每日曆表〉（簡稱「每日曆表」），讀者如有

4　明‧吳寬：《匏翁家藏集》（臺北：臺灣商務印書館，1975 年，四部叢刊初編），第 83 冊，卷 57，頁 7a-8b。

臺灣大學學術期刊資料庫

需要，可以免費分享。[5] 對於像吳寬〈己亥上京錄〉這樣的旅行遊記，如果採用傳統的閱讀方式，當作書面文字看去的話，只會陷入紛雜之中。若是經由登錄「每日曆表」的手續，將其轉變為逐日的行紀，再利用 Excel 表格的運算特性，加以摘要、分類、計算、排列等運用，就會成為可以加值利用的時空資訊，更不必說，旅行的歷程早就非常清楚了。

具備「日期時間元素」和「地名元素」的古代文獻，最直接可見的，就是個別的旅行詩文書寫，又可分文與詩兩種。下面略舉幾種發生在明代大運河旅行上的例子：

第一型、日記型行紀

- 楊士奇〈南歸紀行錄〉：這是明英宗正統 4 年（1439）己未，楊士奇榮歸故里省墓之作，去程題為〈南歸紀行錄上〉，文長 6,972 字，返程題為〈南歸紀行錄下〉，文長 5,290 字，合計 12,262 字，分別收在《東里集・續集》卷 49 及卷 50。
- 李東陽〈紀行雜志〉：這是李東陽在明孝宗弘治 17 年（1504）甲子四月奉命到山東祭孔的紀行，這次是舟行大運河再登陸，行程很短。《懷麓堂集》卷 96。
- 陸深〈南遷日記〉：這是陸深在嘉靖 8 年（1529）己丑貶官南行時所作，文長 6,634。記載他從北京出發後，沿大運河至松江府上海縣故里的行程。《四庫全書存目叢書》史部第 27 冊。
- 歸有光〈壬戌紀行〉：這是歸有光在嘉靖 41 年（1562）壬戌赴北京科舉的紀行之作，去程題為〈壬戌紀行上〉，文長 1,134 字，回程題為〈壬戌紀行下〉，文長 2,473 字，合計 3,607 字，《震川集》別集卷 6。
- 朝鮮崔溥〈漂海錄〉：這是弘治元年（1488），崔溥自濟州島返回本國途中，遇風漂流至中國，獲救後，被送至北京然後返國的紀行。與大運河相關的，是從寧波府出發至北京這一段，文長 1 萬 7 千 9 百餘言。《錦

[5] 請來函索取，Email: cschien.tw@gmail.com。

臺灣大學學術期刊資料庫

南先生集》卷 3 及卷 4。

- 日本策彥周良《初渡集》與《再渡集》：《初渡集》是他在嘉靖 18 年（1539）擔任副貢使時的日記；《再渡集》是他在嘉靖 26 年（1347），以正使再度出使中國的日記，兩書都詳細記載了他登岸以後到北京的行程和見聞。收入日本《續群書類從》第 19 輯下。

第二型、日記型詩卷

- 程本立（？-1402）《巽隱集》卷之一：這是他自大梁出發，經由運河，奉使浙江的詩篇，但本卷並非全部都是這次行程所作，連其他的紀行詩也收進來。
- 瞿佑（1341-1427）《樂全詩集》、《東游詩》、《樂全續集》中收有幾次在大運河旅行的大量詩作。今有浙江古籍出版社《瞿佑全集校注》本。
- 李東陽（1447-1516）《南行稿》：這部詩集是他在成化 8 年（1472），侍奉父親返回湖南茶陵時所作 216 首詩的結集。此行沿大運河南下到南京，再溯江到湖南，回程由吉安、南昌，涉浙江，到蘇州，再沿大運河北歸。收入《懷麓堂集》卷 91。
- 李東陽《北上錄》：這是成化 6 年（1470），李東陽以翰林侍讀學士主試南都，回程經由大運河之作，詩有 102 首。也收入《懷麓堂集》卷 93。
- 朝鮮鄭夢周（1337-1392）之大運河詩，因李穡曾作〈書江南紀行詩稿後〉贈夢周，推測原有卷名為〈江南紀行詩稿〉。所有詩都是他在洪武 5 年（1372）出使南京所作，他於 4 月 14 日（儒略日，2222318）進入大運河，有〈四月十四日淮陰水驛登舟〉詩，同年 10 月 12 日（儒略日，2222492）從南京返國，有〈壬子十月十二日發京師〉詩，與大運河有關的詩有百餘首。收入《圃隱先生文集》卷 1。
- 朝鮮權近（1352-1409）《奉使日曆》：一作《奉使錄》，收錄洪武 22 年己巳（1389）出使明朝的詩作。這次出使由鴨綠江，經遼東，入燕京，再沿大運河南下至南京，回程先到山東，再由登州出海返回朝鮮。全部詩篇 120 餘首，寫到大運河只有 50 首。收入《陽村先生文集》卷 6。

臺灣大學學術期刊資料庫

- 越南馮克寬《使華手澤詩集》，馮克寬是越南後黎朝的貢使，他於萬曆25年（1597）出使中國，由廣西入境後，經由江西至南京，取道大運河北上，回程仍走大運河，並且到了蘇杭一帶。

以上十三種，只是我所收集的大運河材料當中的一小部份，數量雖少，卻都是非常具有代表性的文獻。拜現代科技所賜，電子書和大數據庫都非常方便，中國古籍大量被編成方便取得的叢書，如《四庫全書》、《四部叢刊》、《四庫全書存目叢書》、《四庫禁燬書叢刊》、《續修四庫全書》、《四庫未收書輯刊》，還有以日記、游記為主題而編成的《歷代日記叢鈔》、《古籍珍本遊記叢刊》、《小方壺齋輿地叢鈔》。包括韓國等許多重要的國家級圖書館或大學圖書館，也提供 DB 版線上服務。這些大量而未經學術界仔細閱讀的文獻，難以想像，將會包涵多少可以改變現在既有研究成果的新材料。

我目前的作法，除了優先鎖定在「日記型行紀」和「日記型詩卷」之外，例如元代王惲《秋澗先生大全集》、袁桷《清容先生集》、黃溍《金華黃先生文集》中都有「未具大量規模的連續旅遊詩作」，也都盡量收取，甚至是只經過大運河某一地點的偶然發詠，也予收錄。所以，在材料的取得方面，來源非常寬廣。

（二）繼之，為古文獻建立衛星地圖平台

古文獻的日曆化的處理之後，接著就要做地圖處理。

過去的治學方法缺少空間意識，只從平面閱讀文字，地名概念相當模糊。現地研究要求讀者利用文獻中的地名元素，輸入衛星地圖，進行文獻數位化處理，再比對十九世紀末到二十世紀中葉繪製的各種比例尺的新式地圖。

這項工作，首先要確認該地名的所指，透過歷史地理文獻比對、參考前人研究、收集古今地圖，不惜用盡各種辦法，去查出地名的所指。這項工作很不容易，因為唐宋明清的古地名，到現在都還不一定找得到，偏偏又有許多詩文作者，喜歡用古代的舊地名作為典故，來代稱他實際所在的地名，更增加了很多困難。地名經過確認之後，一一輸入 GoogleEarth pro 地圖中，就完成了數化的基礎要求。我已經把前面提出的十三種「日記型遊記」和「日記型的詩

臺灣大學學術期刊資料庫

卷」，都做了衛星地圖數化。對於我在現地考察中，找尋明代大運河路線的工作，起了相當大的作用。

為大運河水陸驛程建立衛星地圖平台，不能忽略重要的《寰宇通衢》。[6]

《寰宇通衢》是洪武 27（1394）年官刻的一本全國性的交通專書，它是一本屬於事務性的官方出版物，沒有負責人的姓名。雖然像《大明會典》之類的書籍也會記載水陸驛站，[7] 但都不如《寰宇通衢》簡便而實用。

此書的前身，應與《大元一統志》或是《析津志》的站赤有關，但《大元一統志》已經亡佚，無法求證；《析津志》原書也已失傳，後人由《永樂大典》輯佚而來，[8] 記載站赤的章節是〈大都東西館馬步站・天下站赤〉，該篇的內容頗有不明原因而發生的錯誤。例如：淮安往長江下游的水路，有一個分道口，向南通往揚州的瓜洲渡，向東通往泰州、狼山，亦可由泰州渡海。這個分道口：《析津志》說在邵伯鎮，[9] 但我從元人陳基（1314-1370）《夷白齋稿》和明人王宗沐（1524-1592）《宋元資治通鑑》所記載的實際旅行事例發現，分道口不在邵伯鎮，而是在高郵縣；2016 年 7 月，我到高郵縣考察時也做了確認，證明《析津志》的所述有誤。[10] 此外，因為《析津志輯佚》是做過點校整理的

6 明・不著撰人：《環宇通衢》（濟南：齊魯書社，1996 年，四庫全書存目叢書），史部第 408 冊。

7 見明・申時行等修，趙用賢等纂：《大明會典》（上海：上海古籍出版社，2002 年，續修四庫全書景印明萬曆內府刻本），〈兵部・驛傳〉，第 791 冊，卷 145-147，共三卷，記載全國驛站二卷，及遞運所一卷。

8 見元・熊夢祥著，北京圖書館善本組輯：《析津志輯佚》（北京：北京古籍出版社，1983 年），頁 120-135。輯佚前之原本為明・解縉等編：《永樂大典》（臺北：世界書局，1977 年），〈站驛二〉，第 8 冊，卷 19426，頁 2a-10a，總頁 7290-7295。

9 《析津志輯佚》，頁 127，「淮安水站正南馬站・邵伯」下註云：「至此分二路，一路水路正東，由泰州至海州。一路正南，由揚州至瓜步、揚子江，入淛。」又見《永樂大典》，卷 19426，頁 5b。

10 見元・陳基：《夷白齋稿》（臺北：臺灣商務印書館，1976 年，四部叢刊續編），第 37 冊，卷 3，頁 1a-15a，卷中詩題，即為自蘇州至淮安的沿路行程次序：「發吳門—大江—狼山—通州—如皋縣—海安—爛泥洪—泰州—上樂—令丁鎮—務子角—高

臺灣大學學術期刊資料庫

書，比較多人利用，但點校時也出現失誤，例如《永樂大典》抄錄時，「冀寧」到「汴梁」為一路，「涿州」到「秦溝」為一路，「徐州」到「淮安」為一路，本來沒有錯，[11]《析津志輯佚》把「涿州」以下 26 站，接在「汴梁」後面，成為的後續站名。「宿遷」至「淮安」等 6 站本來是阜河的後續站名，被獨立成一路，因而發生了錯誤。[12] 因此，讀者如果想利用《析津志輯佚》的天下站赤，必須要自己小心整理，相對來說，《寰宇通衢》才是方便可用之書。

《寰宇通衢》完成之後，很多書都對它鈔錄、改編，例如隆慶 4 年（1470）出版，萬曆初年流行的黃汴《一統路程圖記八卷》[13] 便是其一。又如陳學文在〈明代一部商賈之教程、行旅之指南：陶承慶《新刻京本華夷風物商程一覽》評述〉一文中推崇備至的《商程一覽》 也是其一；[14] 另如清・憺漪子著《天下路程圖引》也是其一。顧炎武《肇域志》卷一則全錄了《寰宇通衢》的〈京城至北京行部并所屬各府衛——水路〉。[15] 又有明代百科全書類型的《萬寶全書》也將該書的一部份抄寫進來，[16] 成為它百科的一種。

郵—寶應縣—述老嫗語—淮安」，可以證明是由高郵而非邵伯。另外，明・王宗沐撰：《宋元資治通鑑》（北京；北京出版社，2000 年，四庫未收書輯刊景印明吳中珩刻本），第 1 輯第 14 冊，卷 52，頁 6b-7b，記文天祥事云：「二樵者以簣荷天祥至高郵嵇家莊，嵇聳迎天祥至其家，遣子德潤衛送至泰州，遂由通州泛海如溫州，以求二主。」亦由高郵至泰州，並非邵伯。

11 《永樂大典》，〈站驛二〉，卷 19426，頁 4a-4b。「徐州」至「淮安」應該接在秦溝之後，成為一路。但如果原書強調「徐州」，則分立未為不可。

12 《析津志輯佚》，頁 125-126。

13 明・黃汴：《一統路程圖記八卷》（濟南：齊魯書社，1996 年，收錄於四庫全書存目叢書），史部第 166 冊。

14 清・陶承慶：《商程一覽》（臺北：國家圖書館漢學研究中心藏，喬木山房刻本）。陳學文把「新刻京本華夷風物」等字都當作書名，據原刻書名只有「商程一覽」四大字。陳學文之論文見《中國社會經濟史研究》1996 年第 1 期，頁 86-93。

15 見明・顧炎武：《肇域志》（上海：上海古籍出版社，2002 年，續修四庫全書景印上圖藏清抄本），第 586 冊，卷 1，頁 2a-4a。

16 清・毛文煥增補：〈天下水陸路程〉，《增補萬寶全書》（華盛頓：美國國會圖書館藏，清乾隆 4 年〔1739〕世德堂刊本），卷 1，頁 19a-36a。關於《增補萬寶全書》，

臺灣大學學術期刊資料庫

在上述各書中，黃汴《一統路程圖記八卷》受到楊正泰的青睞，他先在1992年校注了黃汴之書，命名為《天下水陸路程》，再於所著《明代驛站考增訂本》以附錄形式重印，並將書名改回《一統路程圖記》。[17] 楊先生致力於明代驛站，成就淵深，不在話下，但是他沒有將驛程、驛站放在真實的地圖中，否則，當可發揮黃汴此書的最大功用。

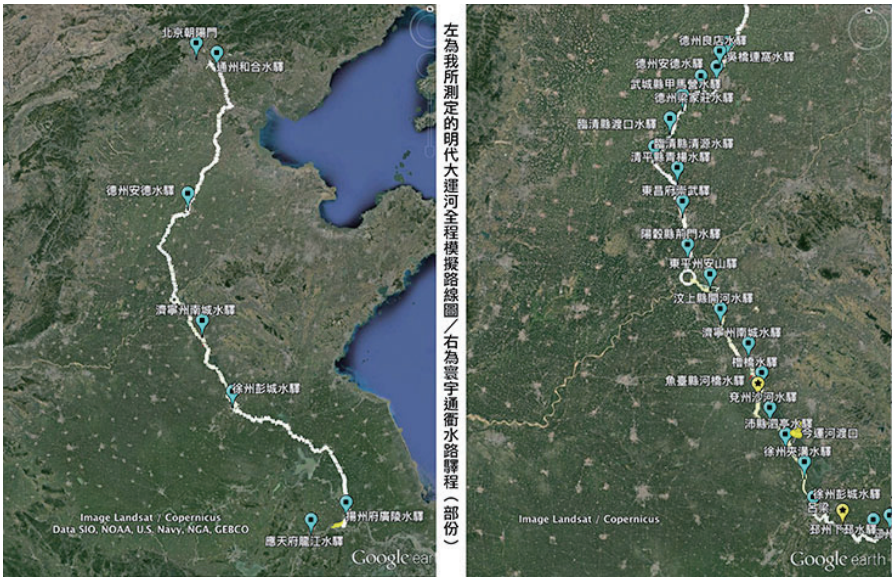


圖 03　明代大運河北京至南京全程摸擬圖及文獻作業之實例 —— 以《寰宇通衢》為例

上面左圖是我多年來考定的明代大運河北京至揚州的模擬路線圖，繪出這條模擬路線，費了許多功夫，首先是利用古籍記載，找出沿線大小地名，再利用古今地圖，包括各種電子地圖、衛星地圖、清末百萬分之一地圖、民國五萬分之一和一萬分之一大比例尺地形圖，並且親自在實際山川，進行現地驗證之

請參閱簡錦松：〈空間、現地、性情——屠隆馳馬入京所呈現的晚明側面〉，《國文學報》第 60 期（2016 年 12 月），頁 1-42。

17 明 • 黃汴著，楊正泰校注：《天下水陸路程》（太原：山西人民出版社，1992 年）。楊正泰：《明代驛站考增訂本》（上海：上海古籍出版社，2006 年）。並參閱簡錦松：〈空間、現地、性情——屠隆馳馬入京所呈現的晚明側面〉。

臺灣大學學術期刊資料庫

後，一段一段在衛星地圖上畫出來的。除了徐州至魚臺縣，以及戴廟閘至張秋閘之間，資料非常稀少，難以推定以外，其他河段都可找到和明代相似的路線，圖中所見的只是略圖，預計在一、二年內可以用 GIS 技術，建置成學術網路平台，公開供人取用。

上面的右圖，是《寰宇通衢》數位化之後的一部份畫面。[18]《寰宇通衢》的數位化處理，是將書中與大運河相關的水陸驛程，利用文集、方志和現地考察，逐一為每個站名找到最接近的位址，再於 Google Earth Pro 衛星地圖中，將它們一一輸入，再儲存為 .kml 檔，[19] 紙面上的圖形，只是截取一小部份，說明它所呈現的畫面而已。

「日記型行紀」和「日記型詩卷」的衛星地圖數化方法，和《寰宇通衢》相似，但是作用不同。《寰宇通衢》是以府縣級驛站為單位組成，至於個別旅行的書寫，可能會寫到更細微的地點；更大的區別是：《寰宇通衢》只能報告沿途的站名和里程，「日記型遊記」和「日記型的詩卷」卻能夠記錄旅行的日期。把這兩種來源的資料合併起來，就可以做成具備時間軸的大運河的時空資訊平台。

上述日曆化處理和地圖數化工作完成之後，如果要研究某一個人的大運河旅行詩文，只要把他所寫到的地點，在資料庫中去比對就可以了，比對完後，也可以迅速的做出其人的大運河行程 kml。下文所討論的內容，就是在此基礎上建立的。

18 《寰宇通衢》以後各家都有的微差，我也將《析津志》和《一統路程圖記》、《新刻京本華夷風物商程一覽》、《天下路程圖引》各書裏面的相關路程，都做了數化。

19 「.kml」是通用的空間資訊檔案格式，能夠儲存和郵寄，收件人只要同樣有 Google Earth Pro、Garmin Base Camp 等空間資訊程式，就可以開啟和原作者一模一樣的內容。在研究中，可以把多達數十、百種的「.kml」檔同時開啟，進行相互間的比較。

臺灣大學學術期刊資料庫

三、新解讀法舉例一：用於處理前代的旅行日紀

所謂新解讀法，就是利用經由現地研究而建立的明代大運河時空資訊平台，去深入解讀大運河的詩文。本節和下一節，將舉出兩種實例，一種是對一冊（或一卷）書籍的處理方式；另一種是對一首（或一組）詩文的處理方式。

本節選定的標本，是寫於宋末元初嚴光大的〈丙子祈請使行程記〉，選擇的理由，因為它是元代大運河修建以前，江南到北京最完整的紀錄，是一部最具寫實性和古地理實用性的「日記型行紀」。文中，我利用明代大運河時空資訊來檢查〈丙子祈請使行程記〉，作為方法學的範例。

〈祈請使行程記〉的篇幅只有一卷，收入劉一清《錢塘遺事》第九卷，卷名為「丙子北狩」，[20] 但它的首尾完整，其實是一本獨立的小書。文中有「祈請使行程記，日記官嚴光大錄」等字，可知實際作者為嚴光大，至於嚴氏的生平事蹟，僅能從該文的敘述中，知其為紹興人，入元後升為閣贊。[21] 此篇以日記方式，記載南宋恭帝德祐 2 年（1276）丙子，左相吳堅奉命率領之祈請使團的行程。文中除詳記路驛外，對於正在進行的江北戰事和人民死喪，尤為關懷，嚴氏不甘降伏之心，十分明顯。最後，使團在大都與後續幾天被俘北上之皇太后一行相會，因而該書後半寫諸人在大都及上都的活動。

值得注意者，此行之路線，自杭州至揚州楊子橋，以及淮安至魯橋皆行水路，至魯橋始「易行李上車，屬官皆乘舖馬」，以後經濟寧州、東平縣、茌平縣、高唐州，至陵州（明之德州），都在陸路。直到抵達陵州，在州西登舟，

---

20 見元・劉一清：《錢塘遺事》（臺北：新文豐出版社，1988 年，叢書集成續編景印丁氏八千卷樓重刊本），第 276 冊，卷 9，頁 1a-15a。此本與《四庫全書》本小異，參見元・劉一清：《錢塘遺事》（臺北：臺灣商務印書館，1983 年，景印文淵閣四庫全書），史部第 408 冊。

21 同前註，卷 9，頁 2a，自稱贊閣；頁 8b 又有：「勅日記官嚴光大，特與轉武翼郎，升閣贊，添差福建路馬步軍副總管，福州駐札。」之語，知為入元所獲之官名。

臺灣大學學術期刊資料庫

才沿御河（今衛河）北上。和明代大運河水陸驛程比較的話，在魯橋以前和陵州以後的舟行水程，皆與明代大運河相同，而且，濟寧至德州之陸路，在明代也成為大運河的平行陸路。

元、明、清大運河，本是前有所承，但是，從唐宋到元明的交通網如何傳承，明代大運河如何在元代基礎上繼承與修改，大多數人都不十分清楚。如果使用新研究法，就比較容易說明白。

既然是前有所本，下面，我先舉出五種隋末到南宋著名的行紀，簡單加以說明：

- 唐・佚名：〈開河記〉[22]

  此文以唐人傳奇體裁寫成，文中諸地名如「大梁－陳留－雍丘－寧陵－睢陽－徐州」，排序完全正確，而且，文中未言埇橋、宿州，而稱徐州，蓋因埇橋於隋時為苻離縣，屬徐州，至唐始割徐州之苻離而置宿州。由此觀之，本文的作者姓名及寫作時間雖不可考，但文章內容必定是隋末之事，斷無可疑。作者應與睢陽有關係，且熟悉隋代開河之事，非漫然為之者。

- 唐・李翺：〈來南錄〉[23]

  〈來南錄〉作於唐憲宗元和 4 年（809），李翺將他於元和 3 年 10 月由東京出發，至次年 3 月抵達廣州的道途所經，以文學方式寫成行紀。他大量而詳細的記載了行程，除了因為妻病在衢州停留 44 日以外，他幾乎每天或每數日就記錄所到的地點及日期，文中也書寫沿途所見的山水、古跡、時事，雖簡略而有深味，成為後來同類著作的典範。

---

22 見唐・佚名：〈開河記〉（臺北：國家圖書館藏，明萬曆間〔1573-1620〕新安吳氏校刊本），一卷，頁 1a-12a。

23 見清・董誥等編，《全唐文》（北京：中華書局，1983 年），卷 638，頁 6442a-6443a。文中關於妻病之事，自 3 月 25 日辛丑至衢州，以妻病停留，至 4 月 11 日丙戌，去衢州。中間經閏月共住留 44 日。

臺灣大學學術期刊資料庫

・北宋・歐陽修：〈于役志〉[24]

〈于役志〉是北宋仁宗景祐 3 年（1036）歐陽修貶官夷陵（今宜昌市）時所作。此文名氣極大，自蘇軾以迄南宋、元、明、清人，都經常引用這篇行紀。本文記載歐陽修從汴京出發，經淮安，至揚州，西行由真州（今儀徵）入江，經長蘆（今六合），過江，抵江寧府（今南京市），再溯江水至夷陵的行程，全部經由水路。出發時，文中說「舟次宋門」，是指汴京的新宋門。不過，本文並沒有寫完全程，記載到公安就結束了，留下後面 180 公里水程的空白。〈于役志〉全程都逐日記載，比〈來南錄〉的紀實更為徹底，但內容比較簡略，除水行所見外，著墨不多。

・南宋・樓鑰：〈北行日錄〉[25]

〈北行日錄〉是樓鑰在南宋孝宗乾道 5 年（1169）10 月，以隨員身分，跟隨舅父汪大猷出使金國祝賀正旦的行紀。樓鑰是四明人（今浙江寧波市），是年三十三歲，為進士及第後第七年，年富力壯，極有抱負，此文記載頗詳。自四明出發後，逐日書寫日期、晴雨，舉凡所見人物、水陸狀況、城郭人民，兩國制度比較，特別是使節團事前習儀，以及金人接待等等；種種敘述，多有從前未經見者。行程方面，從四明到楚州都是元明代大運河的前身，離楚州之後，西經洪澤湖，在招信軍（盱眙縣）渡淮河，才與大運河無關。渡淮之後，他取道汴京，這條路線也正是〈開河記〉、〈來南錄〉、〈于役志〉所見自大梁至淮安的道路，只是該三篇都是舟行，樓鑰此行渡淮之後，便改乘車了。

・南宋・范成大：〈攬轡錄〉[26]

---

24 見北宋・歐陽修：《歐陽文忠公集》（臺北：臺灣商務印書館，1979 年，四部叢刊正編），第 44-45 冊，1a-8a。〈于役志〉在全集中獨立為一卷，上海商務印書館原刊本第 28 分冊。

25 見南宋・樓鑰：《攻媿集》（臺北：臺灣商務印書館，1979 年，四部叢刊正編），第 55 冊，卷 111-112，兩全卷。

26 見南宋・范成大：《攬轡錄》（臺北：國家圖書館藏，明萬曆戊午 46 年，孫幼安刊本），一卷，頁 1a-12a。

臺灣大學學術期刊資料庫

〈攬轡錄〉是范成大於乾道 6 年（1170）出使大金國的行紀。范成大假資政殿大學士、醴泉觀使為正使，以權知閤門事康湑假崇信軍節度使副之。文章從渡淮入泗州開始寫起，回程也自泗州渡淮，90% 以上路段與明代大運河諸地點無關，直至抵達燕京前，由良鄉縣而行，才與明代大運河的陸行路線相同。該文著重點放在以使節團眼光觀察中原故土的變化，對於日期的記載並沒有每天都登錄，與〈來南錄〉相似。

以上五件行紀中，隋末唐初佚名者的〈開河記〉，行程比較短，只相當於唐代李翺〈來南錄〉的前面四分之一路程而已。歐陽修〈于役志〉從汴京到夷陵，本來可以從襄樊、荊郢，經由陸路，但他選擇了行程較遠的水路；樓鑰和范成大都是以使節團身分出使金國。這五人的行程，有一個共通點，都經由汴京。〈開河記〉、〈來南錄〉經過汴京，是因為隋唐大運河本來就經過這裏，〈于役志〉是從朝廷出發，自然起點在汴京，至於南宋樓鑰〈北行日錄〉和南宋范成大〈攬轡錄〉，因為都負有探訪舊京的任務，所以也取道大梁。樓鑰渡過長江以後，先沿運河北上到楚州，然後就左行經洪澤湖，在盱眙縣（招信軍）渡淮入泗州。范成大沒有說明如何從蘇州到盱眙縣。

現代北京的前身，金國稱為中都，元人繼承之後稱為大都。樓、范兩人的行進路線，以目的地北京而言，其實是繞了遠路。所以，這次蒙古軍隊選擇了直接前往，把這一行人快速的帶上北京，意外的讓我們發現了與樓、范兩人所記不同的道路。這才知道，原來在元代大運河完成以前，已經有了與明代兩京交通驛路十分相似的路線。

〈丙子祈請使行程記〉的日程，始於南宋德祐 2 年 2 月 9 日（2/25/1276，儒略日 2187172），即元世祖至元 13 年，西元 1276 年。我利用〈歷代中西對照節氣儒略每日曆表〉先整理了逐日記載，加以儲存之後，再把其他內容省略，僅留下經過及宿泊地點，作成下表：

臺灣大學學術期刊資料庫

表 1 〈丙子祈請使行程記〉行程表

第 1 日	船	二月初九日，……登舟，泊于北新橋岸下	本段行程與明代大運河相同
第 2 日	船	二月初十日，是夕，泊謝村。	
第 3 日	泊	二月十一日，泊。[27]	
第 4 日	船	二月十二日，早行舟，夜泊人場國濟橋。	
第 5 日	船	二月十三日，夜泊上墩。	
第 6 日	船	二月十四日，舟次平江府，……晚催登舟，……至無錫縣。	
第 7 日	船	二月十五日，舟次無錫。……夜泊常州十里鎮。	
第 8 日	船	二月十六日，早，舟次常州。……次過奔牛鎮，夜泊呂城。	
第 9 日	船	二月十七日，早，過呂城堰，換舟到丹陽縣，泊七里廟。	
第 10 日	船	二月十八日，行過新豐市，……次至鎮江府韓蘄王廟前，……泊舟丹陽館後。	
第 11 日	船	二月十九日，……渡揚子江，入瓜洲。	
第 12 日	泊	二月二十日，……往揚州，至揚子橋，……回揚子橋茶飯罷入瓜洲（按：前方有戰事，退還瓜洲）。	
第 13 日	泊	二月廿一日，雨雪大作，……再泊瓜州。	因揚州仍在戰爭中，兼雨雪，不能前進。
第 14 日	泊	二月廿二日，雪霽，諸使回鎮江府。	
15 — 22	泊	二月廿三日至三月初一日，皆在鎮江，夜宿舟中。	
第 23 日	馬	三月初二日，宿于揚子橋圃內，乘鋪馬。	本段自揚州至淮安，在南宋本可行舟，元明大運河亦沿用。此時灣頭、邵伯在元軍控制中，高郵、寶應、山陽都還有南宋正規軍在抗戰，所以使團繞行天長、招信軍。至於「初七日過寶應軍」一語疑有誤。
第 24 日	馬	三月初三日，宿灣頭。	
第 25 日	馬	三月初四日，過邵伯鎮，徑行，……晚宿荒屋內。	
第 26 日	馬	三月初五日，過天長縣，宿荒草上，坐以待旦，有尸滿野。	
第 27 日	馬	三月初六日，渡天長河，無舟，滿河皆腐尸。夜宿荒草。	
第 28 日	馬	三月初七日，過寶應軍。（按：既走天長及招信軍，不應經過寶應軍，或指行經寶應軍境內）	
第 29 日	馬	三月初八日，過招信軍，至淮安界，……夜遂移屯，宿于荒草。	

27 按：自十一日至十三日三條，《四庫全書本》無，標點本亦無，據《錢塘遺事》（叢書集成續編本），頁 330a 補入。

臺灣大學學術期刊資料庫

第 30 日	船	三月初九日，過甘羅城，渡清河口，……宿舟中。	甘羅城即淮陰舊治，在淮河東岸，從清河口換船之後，通航至魯橋。與明代大運河路線相同。在本次旅程以前，未見其他遊記寫及。
第 31 日	船	三月初十日，舟離清河口，過小清河口、七里莊，轉河，至桃源，晚宿舟中。（按：河即黃河）	
第 32 日	船	三月十一日，宿舟中。	
第 33 日	船	三月十二日，宿邁縣宿，有二、三十家，舟泊野岸。	
第 34 日	船	三月十三日，舟行，晚宿邳州城外，……夜，舟泊圯橋之下。	又初十日記載中，「轉河，至桃源。」指利用黃河河道。
第 35 日	船	三月十四日，換舟，……晚宿野岸。	
第 36 日	船	三月十五日，早發淮陰（按：有誤），屬徐州界，……。	
第 37 日	船	三月十六日，抵徐州，換舟，宿野岸。	
第 38 日	船	三月十七日，舟行，午過留城，少泊。……過九里（原有缺字）。（按：徐州有九里山）	
第 39 日	船	三月十八日，次沛縣，……申牌後過雞鳴臺，晚次舟河口魚臺縣。	
第 40 日	船	三月十九日，舟行，午至谷亭馬頭。申時過魯橋，……晚宿魯橋。	
第 41 日	車	三月二十日，易行李上車，屬官皆乘鋪馬。酉牌抵新州，夜宿縣治，即濟州也。	從魯橋上車之後，經濟寧、東平府、茌平縣、高唐縣、平原縣，抵達陵州之路，明代大運河不便時，亦用此為替代陸路。
第 42 日	車	三月廿一日，車行，酉過汾陽，……夜宿于縣治。	
第 43 日	車	三月廿二日，車行，午至東平府，夜宿嚴相公家。	
第 44 日	止	三月廿三日，……夜宿嚴相公府。	
第 45 日	車	三月廿四日，車行，申抵茌平縣，宿縣治。	
第 46 日			
第 47 日	車	三月廿六日，車行，過合城鎮，午過臨城鎮勝果寺……。晚至高唐。	
第 48 日		平原縣，夜宿縣治。（按：此七字原連接於「高唐」後，但一日不可能連過二縣，又原缺三月廿七日，乃移下。）	
第 49 日	車	三月廿八日，車行至陵州，陵州郡守迎諸使，宴畢，宿州治。	

臺灣大學學術期刊資料庫

第 50 日	船	三月廿九日，易車，行陵州西關，就渭河登舟。午後至林鎮，屬河間府。……夜宿于岸。	原作渭河，疑取衛之同音字，此即御河，又名南運河。
第 51 日	船	三十日，早，行舟已抵灌縣界，東光縣焦僉省置酒，宴于縣治。夜泊野岸。	
第 52 日	船	閏三月初一日，舟至長蘆鎮，……。未牌，舟抵興濟縣，酉抵青州，夜宿舟中。	
第 53 日	船	閏三月初二日，舟行過清河鎮，去海不遠，夜泊鎮內。	清河鎮不詳，應在今天津市。
第 54 日	船	閏三月初三日，舟過清河鎮永濟河，……是夜宿舟中。	永濟河疑為金之潞水
第 55 日	車	閏三月初四日，早，抵楊村，歇于館驛。焦僉省差楊村巡檢下鄉科民戶，辦車三十輛，夜宿驛內。	楊村至通州，明代有大運河，此次行程中乘車，但沿途所經之武清縣、漷陰縣都是大運河沿岸地名。使團不入通州，從漷陰縣之後，左行經大興縣（今北京市大興區）入城。
第 56 日	止	閏三月初五日，諸使宴焦僉省于驛中。	
第 57 日	車	閏三月初六日，車行，午過武清縣東，……夜宿州治。	
第 58 日	車	閏三月初七日，車行，過王臺鎮，……午過分頭，……次抵德仁府，此地屬漷陰縣。	
第 59 日	車	閏三月初八日，拂明，……已近燕京。	
第 60 日	車	閏三月初九日，甲辰，過大興縣，至滂村宿。	
第 61 日	馬	閏三月初十日，馬入燕京陽春門，……入會同館。	

以上，是在「每日曆表」處理後的嚴光大〈丙子祈請使行程記〉的日程。從上表中，可以看見使節團九日離杭州之後，首站十日停泊於謝村，[28] 次日仍泊謝村，第二站在人場國濟橋，第三站在上墩，後二者地點不詳，十四日到蘇

28 人場國濟橋及上墩，不詳，謝村在皂林與杭州間，今名塘棲鎮，見清‧張廷玉：《明史》（北京：中華書局，1974 年），卷 86，頁 2013，〈河渠志‧江南運河〉：「江南運河，自杭州北郭務至謝村北，為十二里洋，為塘棲，德清之水入之。」據《聖祖仁皇帝實錄》，《清實錄》（北京：中華書局，1986 年），第 5 冊，卷 192，頁 1039a-1039b。「康熙 38 年三月戊子（19 日），御舟泊吳江縣平望。己丑（20 日），御舟泊皂林。庚寅（21 日），御舟泊謝村。」因係下行，且帝家舟船較好，只用三天。

臺灣大學學術期刊資料庫

州平望鎮，明代大運河從杭州到蘇州約三至四天航程，可見此行略有遲滯。

從渡江到穿越揚州這一段，因為揚州守軍仍在抗戰，行程更多延阻。揚州城外的楊子橋、灣頭、邵伯鎮等據點都在元軍控制中，但高郵、寶應、淮安都還有戰事，淮安的抵抗尤其激烈，使節團不能沿運河前進，乃由邵伯鎮向西，取道天長縣，再東北迂迴招信軍（今盱眙縣），然後回到淮陰縣清河口登舟。以往，樓鑰入金，是從淮安西行到招信軍，此行與之相反。從記載中每日住宿都是在荒屋荒草上看來，又鑒於這一行人是在元朝軍馬監護下，可知沿途都是行軍宿營。

甘羅城為淮陰縣治的別名，明代更名清河縣，清河縣位於古黃河與淮河相接處，渡淮後進入黃河（今稱廢黃河），再利用黃河河道，西經桃源縣、宿遷縣、邳縣。過邳縣之後，經湋陰（地名不詳），[29] 到徐州，一路皆舟行，明代大運河同樣利用這條河道。到徐州之後，仍乘舟出留城，經沛縣，至雞鳴臺。雞鳴臺今不存，據《明史》：「（嘉靖 5 年），黃河上流驟溢，東北至沛縣廟道口，截運河，注雞鳴臺口，入昭陽湖。」[30] 即今山東省微山縣張樓鄉程子廟村東。谷亭碼頭就在魚臺縣治，今有西支河，東北通南陽湖，可到魯橋。

從魯橋經濟寧至臨清之間，當使節團經過的時候還沒有水路，所以一行人登陸乘車。以後，元人新開會通河，[31] 且為明代大運河沿用者，便是這一段。

車行經過濟寧州、汶陽縣、[32] 東平府、茌平縣、高唐州、平原縣，[33] 抵達

29 《四庫全書本》作：「早發淮陰」，淮陰二字，明顯錯誤，《叢書集成續編》作「湋陰」，亦不可辨。

30 《明史》，〈河渠志・黃河〉，卷 83，頁 2028。

31 元順帝至元二十六年新開會通河，見明・宋濂：《元史》（北京：中華書局，1976 年），〈河渠書一〉，卷 64，頁 1608-1611。又，元世祖至元 17 年曾新開濟州河以通漕運，見《元史》，〈河渠書二〉，卷 65，頁 1626，但濟州河似未成功，到以後再開會通河時，整併為一路。

32 《四庫全書本》、《叢書集成續編》皆作「汾陽」，乃「汶陽」之誤，見元・脫脫等撰：《金史》（北京：中華書局，1975 年），〈地理志・山東西路〉，卷 25，頁 613-614，云：「汶上本名中都，貞元元年更為汶陽，泰和八年更今名。」

臺灣大學學術期刊資料庫

陵州。這條路線，即使在明代大運河暢通的情況下，不乘運河船的人，仍然取道於此路。

陵州在明清兩代，更名為德州，是水陸樞紐。水路東北行由衛河，陸路西北行由河間府，在此分道。現在使節團由水路，因為是順流，一直到清河鎮，這一段走的是衛河（原文取同音字作「渭河」），又名御河、南運河。

文中「清河鎮永濟河」地名不詳，「清河鎮」之名，未見於現存元代文史圖書，從它的行程序列，位於「興濟縣、青州」之北、「武清縣楊村」之南看來，其間的大站，只有《寰宇通衢》所記載的「武清縣楊青水驛」（今天津市楊柳青區）而已，又與文中「去海不遠」之說相合，應是天津無疑。至於「永濟河」，譚其驤《中國歷史地圖集・宋遼金冊》據《金史》寫成「御河（永濟河）」，意謂御河、永濟河異名同指，乃今之衛河，他並且把滄州的河段，標記為永濟河。但此文中所記載的永濟河，在青州之北，青州又在滄州之北，可見兩者必定不是同一條河流。我認為應是指天津和通州之間的潞水，今名北運河。

沿潞河北上到武清縣楊村以後，元明大運河的船舶可以繼續向北航行，經河西驛（河西務）、和合驛、漷陰縣，至通州潞河驛。但使節團自楊村以後就捨舟易車，沿河陸行，到漷陰縣以後，亦不入通州，而是取道大興縣入京。

以上，我以明代大運河時空資訊的現地研究成果為基礎，分析了宋元之際嚴光大的〈祈請使行程記〉，從中看到了四點新研究法的作用：

第一、可看見宋末元初未開會通河之前，與元明大運河通航以後的交通變遷。

第二、宋末元初，從魯橋到德州的陸路，與明代大運河平行陸路之路線相同。

33 《四庫全書本》、《叢書集成續編》皆作「晚至高唐平原縣」，二地為鄰縣，相隔一日之程，並無統屬關係。原文二十四日宿茌平縣，行速太快，又缺二十五日及二十七日之日記，應是二十四日宿東阿縣，二十五日宿茌平縣，二十六日宿高唐州，二十七日宿平原縣。

臺灣大學學術期刊資料庫

第三、修正了地名、水名的解釋

第四、校正兩種刻本的文字錯誤。

四、新解讀法舉例二：一首詩的真相

新解讀法對於單一詩篇，也可以做出不同的賞析效果。下文中，我將以吳寬的一首七言律詩為例，利用明代大運河時空資訊的新解讀法，才能看見作者筆下的真相。

本詩題為〈自邵伯至寶應風雨中連日過湖〉，舟行遇到風雨，何況是邵伯湖、高郵湖、寶應湖連成一帶的廣大水域裏遇雨，因而在風雨中行舟，在是多麼特殊的事，所以吳寬寫下了這首詩：

滿船風雨過重湖，湖上帆開百幅蒲。遠岸芟蘆紛自舞，中流鵝鸛亂相呼。

行期莫把前程算，身計先為晚歲圖。積水混茫三萬頃，只將震澤抵中吳。[34]

傳統的讀法，會去查證作詩年代，然後就來解釋其文辭之美，再概略的賞析一下大運河上的旅行風情。看看字面，好像也沒什麼其他特色，通常就放在一旁了，再多的話，就是批評明詩不如唐宋，如此而已。

其實，吳寬這首詩嚴格採用杜甫七律章法，[35] 一二句處理與詩題相關的人、事、時、地，提出了詩人「我」所在的位置和正在做的動作，若以「行－立－坐－臥」四動作來分類的話，詩人長時間在風雨中行船，現在又是白天，可確定是「坐」。三四句寫坐在船上的親眼所見，先寫遠而平廣的岸蘆，次寫近而低下的鵝鸛，杜律一般先寫下見，再寫平望，有時也改以先遠後近的方式，作為寫景順序。看風景久了，眼睛休息，思緒開始波動，五六句寫心中所想之事。上句先寫現在之事，下句再寫未來，也是用杜甫的七律章法。七八句承接第六

34 見吳寬：《匏翁家藏集》，卷 22，頁 6a-b。

35 筆者曾經仔細分析了杜甫章法，定有清楚的條例，詳見簡錦松、陳怡婷合撰：〈杜甫七律章法規格化之研究〉，《東華漢學》第 9 期（2009 年 06 月），頁 199-252。

臺灣大學學術期刊資料庫

句而來，把視線收回到眼前之水，從而連鎖故鄉的太湖之思，就這樣簡單作結。[36] 吳寬如此熟練的運用杜甫七律章法，可能會讓許多明詩研究者不解：直到今日為止，明詩的研究，不都是說杜甫詩是李夢陽及其復古派所提倡的嗎？吳寬分明是李夢陽的前輩，臺閣體中的大老。

談過章法，其實還沒有解開這首詩的關鍵之謎。例如：為什麼明明在運河舟中，卻不斷寫出「重湖」、「遠岸」、「積水」字面？為什麼一方面說：「行期莫把前程算」，卻還是在風雨中趕路，分明是很心急的計算了行程，不願耽擱，才會這樣。這兩點，必須從現地研究，把吳寬的行紀數位化以後，才可以看到那一層不一樣的境界。

從揚州到楚州，自古航運就很發達：《宋史》提出「邗溝」，云：「江、淮漕運尚矣。春秋時，吳穿邗溝，東北通射陽湖，西北至末口。漢吳王濞開邗

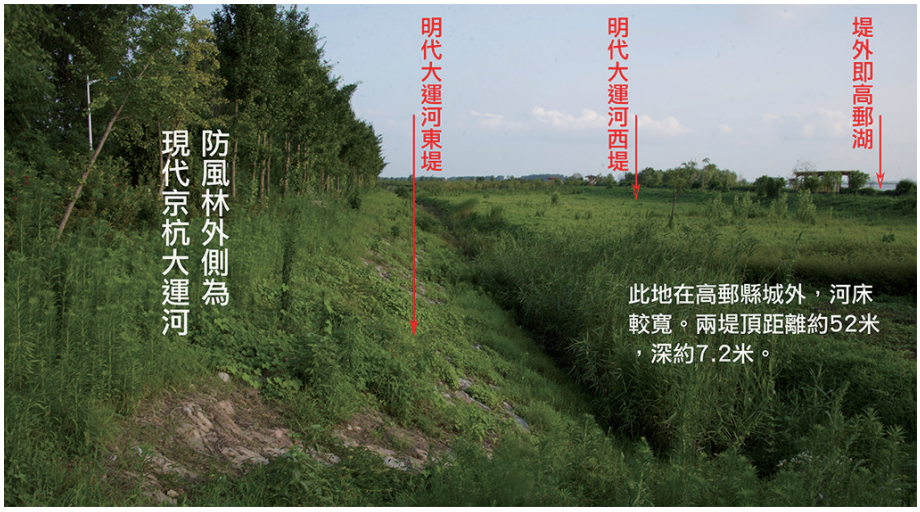


圖 04　高郵縣城外，明代大運河遺跡，拍攝點在 32°46'54.69" 北，119°25'20.97" 東

36 「積水混茫三萬頃，只將震澤抵中吳」兩句，是說眼前的湖水之大，混茫三萬頃，直可抵吳中的太湖。震澤是太湖的別名，而「太湖三萬頃」、「太湖三萬六千頃」這樣的句子，在宋人詩中頻見，讀者用「搜韻網」一查就有很多。網址：http://souyun.com/QueryPoem.aspx。把震澤的別名和太湖三萬頃的慣用語連接起來，就可以從眼前之景，連上思鄉之意。

臺灣大學學術期刊資料庫

溝，通運海陵。隋開邗溝，自山陽至揚子入江。」[37] 只說到了運河本身，其實，從洪澤湖、白馬湖、寶應湖、高郵湖、邵伯湖一系列的連續湖泊，更是明顯的地理特徵。吳寬寫〈自邵伯至寶應風雨中連日過湖〉詩之時，他所經過的明代大運河，是沿著邵伯湖、高郵湖、寶應湖的東側築堤而成的。



圖 05　從明代大運河遺跡東側所見的高郵湖，拍攝位置為 32°47'12.6" 北，119°25'14.832" 東

請對比圖 04 那張照片和下圖（圖 06）衛星地圖，高郵湖和明代大運河只有一線之隔，從照片中也可以看到湖面。明運河的堤防並不高，我們實測的遺址，河的底部到堤頂，高度只有 7.2 米。吳寬經過的時候，連日風雨，使水位驟升，他從官船的船頭望出去，遠近積水，瀰漫一片，彷彿船也在湖中行走，次句的「湖上帆開百幅蒲」，便由此而來。其實，縱使邵伯、高郵、寶應三湖的水混茫三萬頃，運河船還是走在運堤裏面的，是視差中造成了奇妙的寫實筆法。

37 元・脫脫等撰：《宋史》（北京：中華書局，1986 年），〈河渠志六〉，卷 96，頁 2388。

臺灣大學學術期刊資料庫

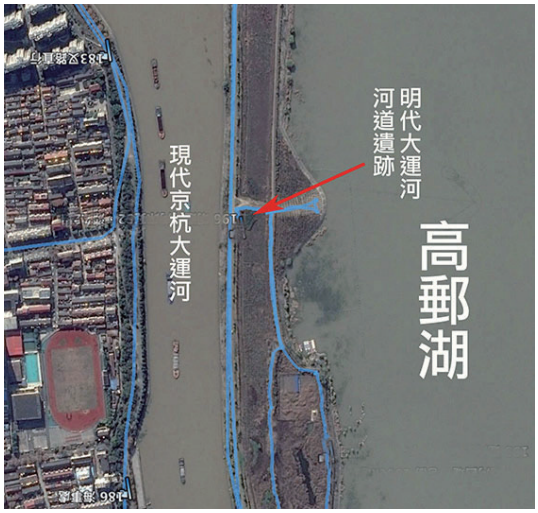


圖 06

再談到「行期莫把前程算」句中的情感，首先，利用地圖就可以知道，吳寬的這首詩的方向，是由邵伯鎮向北，先經高郵，次至寶應，乃是往北而行的。換言之，是在從家鄉往北京的大運河航程中。但，究竟作於何年呢？

吳寬（1435-1504）是明成化 8 年（1472）狀元、臺閣名臣，也是著名的詩人，他的作品《匏翁家藏集》，這部詩文集並沒有特別說明是不是按照編年排列，從詩題中的地名辨認，可確認寫於大運河途中的詩篇，分散在第 1、6、22 三卷，列舉如下：

卷一，共有五題

曉發揚州遇雨
濟寧夜泊
宿河西務遇雪
客樓望宮闕
南還瓜州渡江[38]

[38] 以上五首，皆見《匏翁家藏集》，卷 1，頁 7a-b。

臺灣大學學術期刊資料庫

卷六，共有六題

游金山

瓜州阻雨留曹氏館

宿邵文敬清江官舍為題高房山畫

過呂梁洪

徐州阻風

與徐仲山東行五首（小題為：望嶧山、觀泗河、入孔林、觀手植檜、謁宣聖廟）[39]

卷二十二，共有十一題

予以服除赴京啓南謂年老難別拏舟遠送感念故情以詩叙謝

題無錫李舜明家藏

宿呂城

自邵伯至寶應風雨中連日過湖

入清河

下邳道中見山

望桓山

過沛縣懷縣令顏伯偉與其子同死兵難

泊濟寧

東昌道中偶閱畫冊各賦短句

渡口驛遇風[40]

以上，分散在三卷中共有 22 題，以篇數來算是 34 首，其寫作年代如何判斷？

首先看卷一的五首，第一首寫揚州，為江北運河的首程；第二首寫濟寧州，是山東運河的大站；第三首寫在河西務遇雪，舟行已在北運河中，距離通州只

39 以上六題，同前註，卷 6，頁 6a、6a、6a-b、6b、6b、7a-8a。

40 以上六題，同前註，卷 22，頁 5b-6a、6a、6a-b、6b、6b-7a、7a、7a、7a-b、7b-8a、8a-b。

臺灣大學學術期刊資料庫

有一、二日之程，因為節候是隆冬，可知此行的目的是入京赴試。吳寬兩次赴京闈，第一次是成化 4 年（戊子，1468），在南畿中舉後，同年 12 月來京會試。他小時已有神童之名，多次鄉試不中，年紀三十四歲才成名，所以前三首詩中頗有思歸和牢落之語。第四首寫初到北京城，有「民俗今成化，朝家又改元」語，知為成化皇帝之時，他到北京時，還在正月下旬，作詩之時仍在元月，故曰「又改元」。第五首寫回程在揚州的瓜洲鎮渡江，乃下第南歸之作。這一組詩的整體來看，可確定為成化戊子之作。

第六卷這十首，全部詩題皆見於成化 15 年（己亥，1479）3 月吳寬服闋入京時所作的〈己亥上京錄〉，[41] 他在行錄中一一寫出，在某地、為某人、作某詩，因而不難辨認。

第二十二卷的詩題，在〈己亥上京錄〉中皆不曾提及。據同卷之〈紀遊靈巖〉詩序云：「弘治丁巳（10 年，1497）三月，予將北上。」[42] 推測本卷的大運河詩也作於此時，除前面兩題為應酬之作外，各予析論如下：

第一題為〈宿呂城〉，呂城鎮在丹陽縣，距丹陽縣城約 16 公里，距離鎮江府治約一日之程，[43] 與詩中云：「麥秋未到猶三月，瓜步將臨只一程。」相合，亦與三月北上之事同。詩中自註：「時同年蔣德夫載酒遠送，因雨始散。」蔣德夫名容，常州府武進人，與吳寬同為成化 8 年進士。關於蔣子的履歷，僅知其自潼川知州罷歸，如果此詩作於成化 15 年，則從他取得進士、任官到現在不過七年，不可能升至知州。所以，應是在弘治 10 年這次北行，才來相送。武進縣為常州府倚縣，與丹陽縣呂城鎮皆在大運河上，蔣容從常州送至呂城，

41 見〈己亥上京錄〉，同前註，卷 57，頁 7a-8b。

42 同前註，卷 22，頁 5a。丁巳為弘治 10 年（1497），吳寬在弘治 7 年十二月丁繼母憂，至是，服除北上。

43 通常夜泊呂城的運河船，次日可到鎮江，如〈己亥上京錄〉即云：「己巳，應禎往宜興，德乾別于奔牛。……庚午，至鎮江。」若前舉〈丙子祈請使行程記〉云：「十六日……次過奔牛鎮，夜泊呂城。……十七日，早過呂城堰，換舟到丹陽縣，泊七里廟。……十八日，次至鎮江府，……特穆爾留客於府治後堂。泊舟丹陽館後。」兩日方到鎮江，中間應有延誤。

臺灣大學學術期刊資料庫

相去約 30 公里，故曰遠送。

第二首，即本詩〈自邵伯至寶應風雨中連日過湖〉，據〈己亥上京錄〉云：「己卯，宿灣頭，白塔舟始至。夜至高郵，暴風阻舟。庚申，會李僉都綱于盂城驛。辛巳，過寶應。」灣頭鎮，在揚州。白塔舟，指隨行之行李船，另由白塔河而來。盂城驛即高郵縣。吳寬此次行程，從揚州出發，未在邵伯鎮停留，便直上高郵縣，途中遇暴風阻舟，在高郵再泊宿一夜，第三日始過寶應。與本詩之「風雨中連日過湖」，無論氣候、風向、航程，俱各不同，可確定非己亥上京時所作。

第三首〈入清河〉，在淮安府。第四首〈下邳道中見山〉，乃大運河經過下邳縣。第五首〈望桓山〉，桓山在徐州，今名洞山，吳寬自運河舟中引領望之，故詩句有「舟中引領猶堪望」之句。以上三首並無可資判別年代之點。

第六首〈過沛縣，懷縣令顏伯偉與其子同死兵難〉，[44] 詩中有「夜深河上扁舟過」之句，與〈己亥上京錄〉記「四月九日乙未，宿沛縣」，同一地點，一行一宿，兩不相同，可知並非同一次行程。

第七首〈泊濟寧〉云：「南湖積水將分處，孤月隨人正滿時。」由「正滿」二字可知，應是十五日之月相。但吳寬〈己亥上京錄〉則云：「己亥，至濟寧。」己亥，為 4 月 13 日（5/4/1479，儒略日 2261386），距離十五夜尚有兩天，並非正滿時，亦可證其非同一次行程。

第八題〈東昌道中偶閱畫冊各賦短句〉，東昌即東昌府，據〈己亥上京錄〉：

（十七日）癸卯，至安山，時舟已行至此，遂登舟。仲山復送至上七級牐。

（十八日）甲辰，與仲山別，宿魏家灣。

「上七級牐」即「上七級閘」，在東昌府南，約在 36°14'37.23" 北，116°1'38.18" 東處，距離東昌府約 50 公里水程。「魏家灣」在東昌府北，約在 36°41'31.37" 北，115°54'36.31" 東，距離東昌府水程約 30 公里。吳寬在上七級牐與友人徐仲山告別後，迅速由七級牐航行至魏家灣，中途未在東昌府停留。

44 案：顏伯偉死於建文 4 年，明成祖所率反叛軍攻下沛縣時。

臺灣大學學術期刊資料庫

此詩題目作〈東昌道中〉，表明也未作停留。兩者相同，不能作為判別之用。

第九題〈渡口驛遇風〉，渡口驛在臨清之北，甲馬營之南，都在衛河上。這裏是華北大平原，地勢平曠，如圖 07、圖 08 所見：



圖 07　渡口驛北的大運河，流在廣闊的田野中，河面寬約 30 米。拍攝點在 37°9'1.9" 北，115°52'21.858" 東。

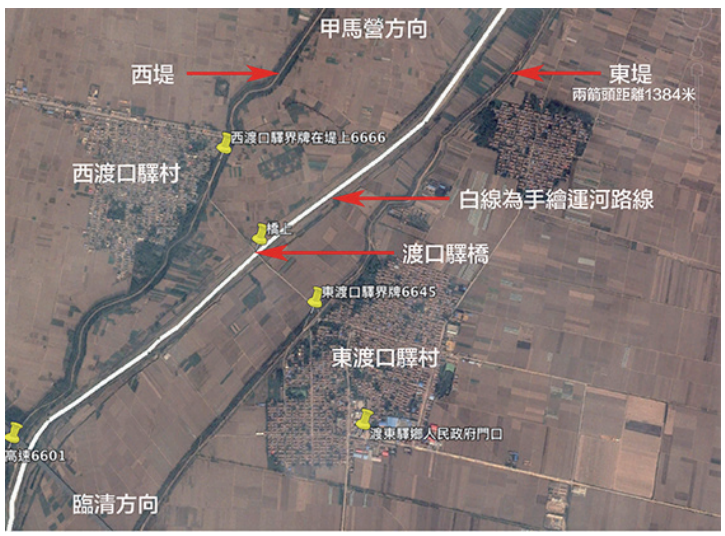


圖 08　渡口驛村

臺灣大學學術期刊資料庫

渡口驛之地，今為渡口驛鄉，分東渡口驛、西渡口驛兩村，中間為大運河通過，從大運河的東西堤上計算，兩村相距 975 米，中間有雙線道公路相連，公路的中央有一座水泥橋（橋中心點為 37°3'13.16" 北，115°50'22.24" 東），橋下的衛河，寬約 32 米。我在渡口驛橋上拍攝不成功，以渡口驛北方 12 公里的照片代替，見圖 07，地形地貌十分相似。

臨清到渡口驛水程 33.9 公里，渡口驛至甲馬營水程 24.9 公里，所以，從臨清到甲馬營一般需要一日半到兩日的時間，但據〈己亥上京錄〉所云：「（四月十九日）乙巳，宿臨清。（二十日）丙午，經甲馬營，林朝信御史以巡河至，會于舟中，宿鄭家口。（二十一日）丁未，宿德州。」他從臨清經渡口驛，又經甲馬營，才行一日，可見吳寬己亥上京這一次，經過渡口驛時，航行速度極快，並無「遇風」受阻之象。

本詩的「黃沙障天天半昏，砲頭風急萬馬奔」之句，應是華北春夏間發生的沙塵暴，如圖 07 所見，渡口驛一帶地形空闊，如遇沙塵暴，對舟行必有妨礙。再參考〈己亥上京錄〉所載河合驛避風的情形：

> （四月二十九日）乙卯，大風，黃沙蔽天，泊河合驛河下。

以及張鳳翼〈泊甲馬營大風〉一詩所云：

> 黑雲忽遍地，白浪欲連空。作勢蛟龍舞，揚塵朔漠同。一川違利涉，萬里負乘風。不辨乾坤意，安知舟楫功。[45]

各詩中所說的「黃沙蔽天」、「黑雲忽遍地」、「揚塵朔漠同」，都是標準的沙塵暴景觀，我曾經在新疆和邯鄲都看過，印象很深刻。他們兩人都說遇到沙塵暴時，只能停泊下來。本來，一日之內要由臨清出發，越過渡口驛和甲馬營，就很勉強了，若是在渡口驛遭遇沙塵暴，更加不可能做到。由此可知，〈渡口驛遇風〉與己亥上京並不是同一次航行。

再看第五句寫到小麥的成長情況：「曠野麥苗纔尺許。」以渡口驛的緯度，

45 見明・張鳳翼：《處實堂集八卷續集十卷後集六卷》（上海：上海古籍出版社，2002 年，續修四庫全書景印明萬曆刻本），第 1353 冊，卷 2，頁 9a。

臺灣大學學術期刊資料庫

小麥應該在農曆五月中成熟，吳寬看到麥苗成長不如理想，而作此語，可見出發日期必在三月中，才會在四月末經過這裏，因而可確定為弘治 10 年這次北行。

綜上所論，第 22 卷之詩，並非成化 15 年（1479）所作，而是在弘治 10 年（1497）北行的作品。換言之，〈自邵伯至寶應風雨中連日過湖〉之：

行期莫把前程算，身計先為晚歲圖。

亦作於弘治 10 年，是年六十三歲。當吳寬於弘治 7 年（1494）歸里服喪前，已任吏部右侍郎，此次服闕，仍以吏部右侍郎召回。

須注意者，吳寬為鼎甲狀元，長年在翰林院。成化、弘治之世，內閣皆由翰林出，以吳寬的履歷而言，他現任吏部右侍郎之後，繼升吏部左侍郎，以後再升吏部尚書或禮部尚書，即可入內閣，稱相業。事實也很接近，三年後，即弘治 13 年（1500），他升任吏部左侍郎，弘治 16 年（1503）二月，再升禮部尚書，正是入閣的道路上。可惜他已經六十九歲，友人雖祝望其入閣，但畢竟年事已高，身體也變弱，在次年七月病逝，不及入閣了。

在如此背景下，吳寬對於這次服闕入京，是有高度熱望的，因而在詩句中寫下「行期莫把前程算」這樣的詩句，說不要計算，其實就是計算了，與同在這次行程中的〈泊濟寧〉詩中所言：「薰風送暑趨京國，心與河流欲並馳。」[46] 同一心境。所謂行期，指入京的航行日期；所謂前程，指未行之程。吳寬必定有大運河航行資料，提供了地理和驛程的知識，讓他可以計算自己從家中出發，走了多遠才到這裏；此去的前途，還有多少里程，還要再走幾天？假設一切順利的話，何日可以抵達北京？

總之，利用現地研究所取得的明代大運河時空資訊，我們也能夠擁有和吳寬一樣的大運河驛程知識。這樣一來，當我們讀到這一首詩的時候，既可以真實想見隔著低窄的運河堤，沿邵伯、高郵、寶應三湖東岸而行的大運河風景，又可以計算來程與去路的里程日數，想像作者神馳京國的心境。那麼，即使是簡單的一首詩，也可以貼近了解吳寬的人生，看到生動的畫面了。

46 見《匏翁家藏集》，卷 22，頁 7a-b。

臺灣大學學術期刊資料庫

五、新解讀法的四個優勢

新解讀法的優勢，可以舉出下面四點，以下，將各以實例來解說：

第一，能在確定的時空條件下，解讀詩文中的旅行實境。

這個例子也是吳寬的詩，題目是〈送馬秀才〉，詩云：

昔過清河古縣前，三叉田舍憶曾眠。停車暫寓當除夜，懸矢初生已壯年。

丹旐可憐依旅殯，素冠深愧附官船。天寒水澀驅馳遠，行孝應將姓字傳。[47]

詩前還有長序：「成化戊子（4 年）冬，予上京會試，除夜宿清河口汪旻家。時旻初生子，去歲旻來視予，偶以疾卒，為棺斂返葬。頃其子淳來謝，因以詩送之。」由序文可知，作者在成化 4 年（1468）赴京途中，曾於除夕宿於清河口汪旻家，詩中說「清河古縣」，序中說「清河口」，都指明代位於淮河西岸的淮安府清河縣，此地正當明代大運河所利用的黃河河道，由西向東注入淮河之處，因為正屬水路三分之地，所以詩中有「三叉」之語。

這首詩對於大運河驛程研究，提供了有用的情報，就是行程日期。請再留意這一點：吳寬夜宿清河縣的日期，正好是除夕。

明代每三年一次進士會試，在丑、辰、未、戌之年舉行，也就是說，每逢子、卯、午、酉年的十二月到次年一、二月間，將會有大批舉人利用大運河赴京，並在大運河沿途留下詩文。研究大運河的詩文，如果能夠知道他們的行程需求，就更容易解讀他們的詩語。

回顧前一節所舉出的，吳寬在是年入京時所作的〈曉發揚州遇雨〉、〈濟寧夜泊〉、〈宿河西務遇雪〉、〈客樓望宮闕〉四首，雖然有牢騷語，態度還是很從容的，例如〈宿河西務遇雪〉詩云：

客懷牢落鬢毛斑，水宿淹旬去路艱。一夜雪花如席大，始知身已到燕山。[48]

47 同前註，卷 25，頁 9a-b。

48 同前註，卷 1，頁 7b。

臺灣大學學術期刊資料庫

水宿淹旬，看似寫途中艱難，其實是即將抵達的回顧心情，背後有從容的況味。吳寬為什麼能夠這樣，因為他提早出發了。

如果再遲幾天，歸有光和屠隆就是例子。

據歸有光〈壬戌紀行上〉所述，[49] 壬戌是嘉靖 41 年（1562），這一次北上應試，他於 12 月 24 日（1/28/1562，儒略日 2291606）發崑山平樂，在蘇州逗留二日，到 27 日才沿運河北上，抵達鎮江府之日，已是 12 月 30 日除夕（2/3/1562，儒略日 2291612），次日元旦渡江至揚州，到正月初五日才到清河口，詳細行程為：

> 元旦，登焦山，微風，渡江，得小船即行，夜至江都。
>
> 明日，與孺亨聯舟行，宿盂城。
>
> 初三日，寶應湖大風，夜至平河橋宿，去淮四十里。
>
> 明日（正月初四），雨，宿裏河。
>
> 明日（正月初五），入淮船，船尤小，夜臥，長淮風浪之聲達旦。

江都，即揚州，初一夜到揚州，初二就到盂城高郵，可見他在邵伯沒有停留，初三到寶應，初四日宿裏河。裏河即淮安的裏運河，依行程看，乃宿於山陽縣的裏運河入口端（今淮安市楚州區）。初五日入淮船，是才要渡淮之前，所以長淮風浪之聲達旦。渡淮便是明代清河縣。

從上述行程可知，歸有光這幾天一直都在趕路，顯得很急迫。相對於吳寬上岸投宿友人家的悠閒，其原因便是歸有光到清河口時，已經晚了五天。科舉是有期程的，所以他得加快趕上。

另一位赴北京會試的屠隆，也遇到相似的問題。

屠隆於萬曆 4 年（1577）第一次上京，從故鄉四明寧波一路乘船到揚州，已是萬曆 4 年 12 月 30 日（1/18/1577，儒略日 2297075）除夕之夜。從吳寬、歸有光的例子可知，屠隆的時間已經不太寬裕了，偏偏在次日船行到邵伯時，

---

49 二文分見明‧歸有光著，周本淳點校：《震川先生集》（上海：上海古籍出版社，1981 年），別集，卷 6，頁 847、851。

臺灣大學學術期刊資料庫

湖面結冰，運道不通，屠隆一著急，不敢再留幾天等候運河解凍，立即西馳滁州、鳳陽府，改行陸路。[50] 最後，歸有光在 2 月 4 日（3/8/1562，儒略日 2291645）抵達北京，屠隆也在 2 月 4 日（2/21/1577，儒略日 2297109）抵達北京。

歸有光和屠隆的緊張心情，與吳寬的從容，在我們掌握了大運河的水陸行程，得到確定的時空條件之後，就可以很清楚的看出來。

第二，以實際山川，確認明代大運河詩文掌握空間實境的能力

所謂空間實境，包括現地的風景、交通的工具、影響行程遲速的事件等等。詩人在面對這些實境時，有人可能含糊籠統，有人可能以典故帶過，有人可能會真實書寫所見。在新解讀法下，將可以作更具體的檢驗，來看見各人的實際表現。

例如明人帥機（1537-1595）《陽秋館集》的〈歸途稿〉中有一首〈銅城南來東阿〉，詩云：

> 畏景駐郵亭，一枕有真樂。風吹歸夢斷，又覺路綿邈。驅車抵東阿，更苦風塵惡。旱熯麥不收，崎嶇山多礫。憶昔齊威君，綜覈軫民瘼。入境覽荒蕪，奸諛就鼎鑊。臣下莫敢欺，一舉振齊弱。戰國尚刑名，豈但商君薄。[51]

帥機是臨川人，與湯顯祖為友，他的《陽秋館集》最初是萬曆 7 年（1579）在南京付梓，由他親自編輯。明代出版事業發達，詩人往往每隔幾年就把近作結集成小集付梓，顧璘、王穉登、屠隆等多人皆如此，但在編纂全集時，不一定會仍然保留原來的編次。帥機這部《陽秋館集》，也是將各個時期所作詩，各自編為一集，分別以〈甲戌金陵稿〉、〈乙亥金臺稿〉、〈乙亥改南舟中稿〉、〈乙亥金陵稿〉、〈丙子金陵稿〉、〈丁丑稿〉、〈西歸舟中作〉、〈歸撫稿〉、

50 同註 7。

51 見明・帥機：《陽秋館集》（北京：北京出版社，2005 年，四庫禁燬叢刊集部），第 139 冊，卷 6，頁 10b-11a。按：本詩使用《洪武正韻》，故有「礫」字，又以「邈」字入韻，皆《洪武正韻》入聲六藥韻字。

臺灣大學學術期刊資料庫

〈下金陸稿〉、〈戊寅北行稿〉、〈京師稿〉、〈歸途稿〉命名，寫作時間非常明確，最後全集仍保持舊貌，由此看出他的時空觀念，相當嚴謹。只有在諸集之後所收的萬曆 7 年以後詩，才是子孫所為，改以分體排列。

本詩題目中的「銅城」是明代東阿縣的銅城驛，今東阿縣移治於此（以 36°20'6.63" 北，116°14'30.84" 東為代表），明代東阿縣城在其東南（以 36°10'11.78" 北，116°15'41.45" 東為代表）。[52] 現代公路自銅城鎮向南，走銅魚線，至曹植廟南，由姜溝浮橋渡黃河，右轉石姜線，接 A34 縣道，可至明代東阿縣（現代行政劃分，歸屬平陰縣，為平陰縣東阿鎮）。全線 24 公里餘，都是平地，海拔在 35-45 米之間。可是，帥機詩中卻說：「驅車抵東阿，更苦風塵惡。旱熯麥不收，崎嶇山多磬。」山在那裏呢？



圖左　古銅城驛至東阿縣之現代道路
圖下　局部放大鎬磝山部份

圖 09　銅城鎮至東阿縣之道路狀況

原來，姜溝黃河浮橋的東頭（36°10'18.15" 北，116°13'20.08" 東），本有鎬磝山，山並不高，高處約只有 109 米。現代公路在渡過姜溝浮橋後，全部從

52 銅城驛位址，以今東阿縣政府為代表；明代東阿縣城位址，以明代古跡永濟橋之西橋頭為代表。

臺灣大學學術期刊資料庫

山北繞道而行，因此，全部走在平地上。但是，明代的道路，從這首詩看來，是直接跨山而過。「礨」是土山而多大石之貌，此處山名為「碻磝」，據唐末崔致遠〈祭巉山神文〉曰：「石戴土而土戴石，小者磝而大者礨」[53] 之語，磝、礨乃是指小大巉岩，阻礙行路。可見帥機親身所見而形諸筆端的，乃是當地實景。

尤須注意者，帥機是在萬曆 5 年（1577）丁丑臘末入京，除夕日尚在金陵度歲，萬曆 6 年（1578）戊寅二月抵京，同年三月下旬出都。抵東阿縣時，計程應是四月初，大概當地的天氣乾旱，小麥本來不抗旱，因而結實的情況不好，所以詩中寫到「旱熯麥不收」，可以看出他對眼前景的掌握，相當精準。

第三，以實際山川，考論明人大運河詩文，聚焦於內容虛實的筆法

所謂內容聚焦，既指單篇作品的內容重心，也指一家文集或同時代眾人所關注的重心。因為在相同的現地旅行條件下，聚焦點如果不同，就涉及作者自主的文學觀點，或是受到同儕影響而產生的知見。從經驗上得知，一篇詩文要寫什麼內容，作者在還沒有落筆以前，通常預先已經有了選擇，作者的選擇，或者只出於個人的觀點，或者受到時代同儕的影響，然而無論如何，都會呈現在作品中，這就是內容虛實的聚焦所在這個問題值得探討的原因。

茲舉張鳳翼為例，以說明新解讀法的分析模式。這裏所舉出的張鳳翼大運河詩共有三首，第一首是〈滄州道中〉，詩云：

> 懷刺欲何投？春風一敝裘。鏡機空塞馬，掃跡謝犧牛。寂莫玄仍守，懽呼白更浮。眾人嗤晚暮，吾自得滄洲。[54]

張鳳翼是嘉靖 43 年（1564）舉人，屢試不第。《處實堂集》卷二有多首大運河南行舟中的五律，但都未經完善的編年，例如前舉之〈泊甲馬營大風〉及〈新河風雨夜泊〉二首，經筆者考定為隆慶 5 年（1571）春日下第南歸所作。但是，同卷的〈滄州道中〉以下十首，亦經筆者考定為萬曆 2 年（1574）春日下第南

53 《全唐文》，唐文拾遺，卷 43，頁 10862。
54 明・帥機：《陽秋館集》，卷 2，頁 15b。

臺灣大學學術期刊資料庫

歸之詩。像這樣排序的雜亂情形，也出現在其他人的詩文集中。

回到本詩來看，這首詩題目中有「滄州」一詞，理論上應該寫出旅行到滄州所見的特色。實際上，整首詩都是下第後的歎息聲，結束處以「吾自得滄洲」，巧妙的利用「地名滄州」與「隱居滄洲」的關連，把焦點聚集到這裏來。巧則巧矣，但全詩各句完全沒有寫到滄州的景物，讀者如果顧名求實，將拿什麼給人看呢？

第二首是〈東光道中〉，詩云：

> 東閣為誰開？南山歸去來。途窮惟有泣，命拙敢論才？鄉夢三江月，雄心一寸灰。迷津成過涉，依舊刺船回。[55]

東光縣屬河間府景州，在泊頭（新橋驛）之南、吳橋縣之北，屬於衛河的一站。一般而言，北京南下的大運河船，從通州潞河發舟以後，第十二日可到泊頭，第十三日午間經過東光縣，晚宿景州所轄吳橋縣連窩水驛（又名桑園），在東光縣並不停留。張鳳翼也是如此，所以定題為〈東光道中〉，說明是道中經過之作。

此詩同樣沒有寫到任何東光縣的景物，估計張鳳翼寫這首詩的目的，只是借用「東光縣」的「東」字，帶出首句「東閣為誰開」來。「東閣」一詞，見於李商隱〈九日〉詩：「郎君官貴施行馬，東閣無因得再窺。」[56] 作者很巧妙的把李商隱詩的字面與深意，一起借為我用。以作詩能力來說，用典精確，意旨分明，確實是淵雅而得體，但以旅行詩而言，卻是把重心聚焦在用典上，與本地的關係完全沒有。

第三首，是當他舟次濟寧州時，所作的〈濟寧南池讀杜少陵詩碣次韻〉詩：

> 向晚泊城邊，聞鐃猶避船。回峰身作鴈，抱葉跡同蟬。黃絹千秋事，青梅三月天。孤懷浪增感，生計只儒氈。[57]

---

55 同前註。

56 見《全唐詩》，卷 541，頁 6226。

57 《陽秋館集》，卷 2，頁 16b。

臺灣大學學術期刊資料庫

詩題所謂次韻，是指次杜甫〈與任城許主簿游南池〉詩韻，杜甫原句為：「秋水通溝洫，城隅進小船。晚涼看洗馬，森木亂鳴蟬。菱熟經時雨，蒲荒八月天。晨朝降白露，遙憶舊青氈。」用船、蟬、天、氈四字為韻，本詩即用其韻。

明運河流到濟寧州城時，分為兩道，分支北經太白樓下，[58] 主流行經城南，設有濟寧州城南水驛。南池本是運河的調節湖，以在城南而得名。從太白樓到南池約九百米，明人祁彪佳有〈登濟寧太白樓再遊杜工部古南池〉詩，[59] 題中的「再」字即為此。古運河荒棄之後，南池久成廢水池。



圖 10

58 今濟寧市以太白樓前運河為主運河，城南的運河稱為越河，作為支流。

59 見明 • 祁彪佳撰：《遠山堂詩集》（上海：上海古籍出版社，2002 年，續修四庫全書景印清初祁氏東書堂抄本），第 1385 冊，七言古詩卷，頁 5a-b。

臺灣大學學術期刊資料庫

大約五年前，濟寧市重修了古運河的趙村閘（見圖 10），並建南池公園。南池之北，便是濟寧州古城的南關，[60] 亦即南城驛之所在，故泊舟者多於此。此詩「向晚泊城邊」句，看來並非作者有意寫實，但它恰好寫出了南池泊船處與城牆、城門的關係。「聞鐃猶避船」句，指自己是下第之人，聽到其他官船的鐃鼓聲，厭惡地避開。以鐃鼓為太守的開道音樂，唐詩中屢見，如王維〈送宇文太守赴宣城〉之「鐃吹發西江」、劉長卿〈題獨孤使君湖上新亭〉之「吹鐃引上官」之類。[61] 這樣的風俗，在唐宋以後也傳承下來，明朝大運河上曾經嚴禁官船發鐃打鼓，但實際上，禁令從未有效執行，本句也在無意中記下了大運河中的實景。

此外，張鳳翼這次下第南歸，是在萬曆 2 年春天，離開北京之後，三月十五月圓之夕到武城縣，計程應於三月二十二日前後到濟寧，詩中「青梅三月天」，正是到濟寧的月份與節物。

相對於作者主要的企圖聚焦點，他所關心的其實只是歷史典故——杜甫及其南池詩，並沒有積極地描寫濟寧和南池的景物。但是，像「向晚泊城邊，聞鐃猶避船」和「青梅三月天」，這些並非有意寫實，卻實際透露出日期與現場實況，我們在研究中稱為「自然真實」，對於組成大運河的整體寫實記錄而言，相當有貢獻。

第四、對實物有認識，能在解讀詩文時，不淪於空想臆測

探索明代大運河水陸驛程的同時，我對於沿線的山川地勢，諸如山形、河道、原野、物候、古跡，都盡量留意。眾所周知，由於現代建設迅速，城市、街道、村落、橋樑、植被、河川必定多有改變，甚至氣候、沙塵，也會有所不同。吾人利用拍攝所得的現代影像資訊，多數不能和古代詩文構成直接的對比關係。但是，山脈與平原的地理差異，古今不變；南北、城鄉、與物候的不同，所造成的人文空間的別異，古今也相似；旅行距離所帶來的感受，也會因為吾

60 明清各城門外多為商業街，分別有南關、北關、西關、東關之名。

61 二詩分見《全唐詩》，卷 125，頁 1241、卷 148，頁 1525。

臺灣大學學術期刊資料庫

人對明代大運河驛程的清楚掌握而可以推計。所以，利用現地研究方法增進古代文獻解讀效能，是毋庸置疑的。

下面我再提出一項，就是「實物」。

詩文中常常寫到的一些事物，會因為現地考察而得到實物的驗證。

舉例來說，在《甫田集》裏，文徵明北上時，他分明和蔡羽結伴同行，兩人卻分乘二舟。前文所舉的張鳳翼也是和弟弟張燕翼（叔貽）同行，也是分乘兩船，見於〈舟至武城，躡叔貽舟不及，夜泊〉一詩，[62] 張氏兄弟的感情很好，而且次年叔貽便去世了，為什麼相親相愛的人，不能同舟而行呢？原來是有理由的。

明代大運河有的河段是利用自然水道，有的河段是人工修成，都需要控制水的流量，其中元人新修的會通河完全出於人工，對於設閘的需求，更為必要。《元史》所載的臨清會通鎮以下三十一牐，[63] 明人詩文中寫作「閘」，現在中國為大運河申請世界遺產，進行了大規模的遺址調查，我在現地考察中，也看到了元明古閘的遺跡，有些在修復時保存的原貌較多，有些被新修的程度較大，有些幾乎不動地廢棄在那裏。

我逐一的實地丈量了閘漕，閘體、雁翅的長寬，發現目前可見的遺址閘漕寬度，都在 6.2 米到 6.7 米之間，「閘漕」在《元史・河渠書一・會通河》稱為「牐空」，規定的寬度是「闊二丈」。[64] 元代營造尺換算於今尺的長度不詳，若以明代營造尺計算，二丈為 6.4 米，與上述實測的閘漕寬度十分接近。上兩張照片，便是我在 2016 年考察時所拍攝的兩個大運河古閘遺跡，圖 11 是南旺鎮柳林閘，2016 年才修復，現為指定古跡；圖 12 是南陽鎮棗林閘，此閘一直沒有修復，任由村民在閘上搭建簡易水泥橋。這兩座古閘相隔甚遠，直線距離達 53 公里又 631 米，而閘槽寬度（即牐空）同為 6.7 米，簡直不可思議。

62 《陽秋館集》，卷 2，頁 16a。
63 同註 31。
64 同前註。

臺灣大學學術期刊資料庫



圖 11　此為 2015 年修復的南旺鎮柳林閘，位於 35°34'34.97" 北，116°23'15.82" 東。閘體石色不同，色深者古跡，色淺者方是新補。閘外兩翅寬約 35 米。跨於閘上之橋，為便利居民，與閘無關。



圖 12　此為未重修之魯橋鎮棗林閘古跡，位於 35° 9'44.97" 北 , 116°41'24.64" 東。閘上之交通橋為 1992 年所建，與閘無關。橋兩側為古跡，建橋用石亦取於古閘壩。閘外水面最寬 29 米，不等，多為民房侵奪。

臺灣大學學術期刊資料庫

柳林閘和棗林閘只是一般的水閘，另有專為檢查船隻寬度的窄閘，名為「隘閘」，寬度只有九尺（2.88 米），只允許二百料以下，船頭樑八尺五寸者（2.72 米）可以入閘。又有檢查船隻長度的「石則」，船長限定為六十五尺（20.8 米）以內，[65] 後二者雖然沒有看到實物，但《元史》言之鑿鑿，而且，從柳林閘和棗林閘的牐空尺寸來看，「隘閘」的規定和設立，也十分有理。

換言之，大運河船隻的長寬，受到嚴格的限制，因為閘寬只有 6.2 米到 6.7 米，又必須開放左右兩線通行，為了保證船舶的過閘效率和安全性，所以規定船隻的最大的長寬比，為總長不能超過 20.8 米，總寬不能超過 2.72 米。[66] 現在臺灣常見的低地板大型公車，底盤寬 2.485 米，全長 11.685 米，[67] 讀者可以從兩輛大型公車交會的觀感，想像類似寬度的運河船併行過閘的情況。而且，因為它的長寬比為 7.647，屬於大長寬比船型，[68] 非常狹長。像這樣狹長的船

65 《元史》，〈河渠一・會通河〉，卷 64，頁 1613-1614：「都水監元立南北隘牐，各闊九尺，二百料下船梁頭八尺五寸，可以入牐。愚民嗜利無厭，為隘牐所限，改造減舷添倉長船至八、九十尺，甚至百尺，皆五、六百料，入至牐內，不能回轉，動輒淺閣，阻礙餘舟，蓋緣隘牐之法，不能限其長短。今卑職至真州，問得造船作頭，稱過牐船梁八尺五寸船，該長六丈五尺，計二百料。由是參詳，宜於隘牐下岸立石則，遇船入牐，必須驗量，長不過則，然後放入，違者罪之。牐內舊有長船，立限遣出。省下都水監，委濠寨官約會濟寧路委官同歷視議擬，隘牐下約八十步河北立二石則，中間相離六十五尺，如舟至彼，驗量如式，方許入牐，有長者罪遣退之。」其後，明・謝肇淛：《北河紀》（臺北：臺灣商務印書館，1983 年，景印文淵閣四庫全書），〈河工紀〉，史部第 576 冊，卷 3，頁 4b-5a，亦載其事：「延祐元年，以大船入會通河有礙餘船，不得往來，乃於金溝、沽頭兩閘中置二隘閘，臨清置一隘閘，各闊一丈，止許一百五十料船得入，其後民乃造長船八、九十尺，甚至百尺，皆五、六百料，比至閘內，不能回轉，又阻餘船，又於隘閘下約八十步河北立二石，中間相離五、六十尺，如舟至，量長如式，方許入閘。」

66 請注意《元史》是這樣說的：「今卑職至真州，問得造船作頭，稱過牐船梁八尺五寸船，該長六丈五尺，計二百料。」所以，是當時實際的長寬比。

67 依據 HINO 公司提供的 104 年 10 月〈日野低地板大客車規格表—HS9JRVL-UTF 規格〉。網址：http://www.hino.com.tw/download.aspx。

68 以今年 2017 年 4 月 17 日長江三峽通航管理局發佈通航安全（2017）11 號通告為例，該件〈關於開展「大長寬比船型」成組過閘原型觀測的通告〉規定的「大長寬比船

臺灣大學學術期刊資料庫

隻，應是載貨空間留得很多，可供載人的空間，不會太大。更何況，既然船舶的總寬度不變，長度較短的船，船上的空間也會更小。從而可以想見，文徵明和蔡羽親友二人同行，張鳳翼、張燕翼兄弟同行，為何要分乘兩舟，便是因為船身並不寬敞的緣故。由此可見，經過現地研究，取得充分實物知識，對於詩文的解說有很大幫助。

除了測量了閘槽寬度之外，我也計算了保存較為良好的「阿城上閘」和「阿城下閘」，以及「荊門上閘」和「荊門下閘」這兩組，前者兩閘相距 1,780 米，後者兩閘相距 830 米。看了兩閘的結構關係以後，思考船隻在閘中的情形，對於大運河詩文中經常看到「守閘」，也比較能理解。

還有就是關於大運河的河道寬度，我曾測量了許多現在還有水流的古運河和荒棄無水的廢河道。下圖（圖 13）便是會通河的一段廢河道，位於茌平縣賈寨鄉，馬頰河與運河相交處，在新建的京杭大運河截彎取直工程之後廢棄。



圖 13　被廢棄之古運河，兩堤間寬約 30 米，自 36°37'43.45" 北，115°54'11.27" 東處，向南方 172 度拍攝。

型」為例，其長寬比為 7.669-7.975。網址：http://zizhan.mot.gov.cn/zizhan/zhishuJG/changhangju/shuiluchuxing/sanxiatonghang/201704/t20170418_2191949.html。

臺灣大學學術期刊資料庫

照片中，右側土堤為原來古運河的河堤，實測河寬約 31 米，河底前方之樹林區，都是古運河故道，如果從衛星地圖查看的話，仍可見到斷續而彎曲的廢河道遺跡。[69] 據我所見過的會通河道，多數不超過 32 米（一般河道約 27 米，上下增減 5 米）；衛河也經常只有上述寬度。此外，我們也在邵伯鎮到宿遷市皂河鎮的京杭大運河沿線，訪問了多位曾經參加過 1960 年代大運河拓寬工程的老人，據他們的形容，在進行拓寬前的河段，只有上述寬度而已。現在西方傳出的清末民初大運河老照片不少，原照片並沒有河寬的尺寸，但如果對照於我實見中擬測的河寬，便可以互相補證。

以上這些大運河實物知識，一般人在閱讀文獻時可能不去注意，殊不知它們對於解讀大運河詩文，功效非常大。回顧前文所引吳寬〈自邵伯至寶應風雨中連日過湖〉一詩所云：

滿船風雨過重湖，湖上帆開百幅蒲。

當我們知道大運河船舶最大寬度是 2.72 米，在 30 餘米寬的河道上，可以同時併行約 8 至 10 艘船；而且，在邵伯、高郵、寶應這一段臨湖的航道上，湖水與河道，彷彿聯為一體，大量的風帆，一一張開，前後重疊，不下百幅。這時候，才會真正明白「湖上帆開百幅蒲」，是多麼美麗又寫實詩句。

讀者可以自我比較，在不知道實物經驗以前，與知道了實物經驗以後，對於詩篇美感的認識，有多大的差異。

六、結　論

本文旨在說明，現地研究法所建立的明代大運河詩文解讀法。

現地研究法，有如下步驟：

第一，以每日曆表，重新整理具有時間日期元素的古代文獻。

69 新造的京杭大運河，在照片左方的深色欄杆鐵網裏面，新運河的河岸有連續的小型控制站，為京杭大運河的標志；這一段新修復的京杭大運河，並不通航，而用於南水北調。

臺灣大學學術期刊資料庫

第二，以 Google Earth Pro 衛星地圖，和近代早期大比例尺地形圖，重新整理具有地名因素的古代文獻。

第三，以現地拍攝，結合現場 GPS 採集，建構實際山川的影像資料。

上述所謂古代文獻，以古代日記型遊記、古代日記型詩卷、古地理交通專書為優先，而不限於這幾類，隨時可以擴充。實際山川的影像資料資料，也同步與每日曆表、衛星地圖的工作，互見互證，共同構成明代大運河時空資訊系統的強大基礎。

我所謂的「新解讀法」，便是充分運用上述現地工作的成果，來解讀大運河詩文。由於本文是以展示多個實例來進行主題說明，主題本身就是結論了，所以，並不需要另外的結論。

（責任校對：邱琬淳）

引用書目

一、傳統文獻

唐・佚名：〈開河記〉，臺北：國家圖書館藏，明萬曆間（1573-1620）新安吳氏校刊本。

北宋・歐陽修：《歐陽文忠公集》，臺北：臺灣商務印書館，1979 年，四部叢刊正編，第 44-45 冊。

南宋・范成大：《攬轡錄》，臺北：國家圖書館藏，明萬曆戊午 46 年孫幼安刊本。

南宋・樓鑰：《攻媿集》，臺北：臺灣商務印書館，1979 年，四部叢刊正編，第 55 冊。

＊元・陳基：《夷白齋稿》，臺北：臺灣商務印書館，1976 年，四部叢刊續編，第 37 冊。

元・脫脫等撰：《宋史》，北京：中華書局，1986 年。

臺灣大學學術期刊資料庫

元・脫脫等撰：《金史》，北京：中華書局，1975 年。
＊元・熊夢祥著，北京圖書館善本組輯：《析津志輯佚》，北京：北京古籍出版社，1983 年。
元・劉一清：《錢塘遺事》，臺北：新文豐出版社，1988 年，叢書集成續編景印丁氏八千卷樓重刊本，第 276 冊。
＊元・劉一清：《錢塘遺事》，臺北：臺灣商務印書館，1983 年，景印文淵閣四庫全書，史部第 408 冊。
＊明・不著撰人：《寰宇通衢》，濟南：齊魯書社，1996 年，四庫全書存目叢書，史部 166 冊。
明・王宗沐撰：《宋元資治通鑑》，北京；北京出版社，2000 年，四庫未收書輯刊第 1 輯第 14 冊，影印明吳中珩刻本。
明・申時行等修，趙用賢等纂：《大明會典》，上海：上海古籍出版社，2002 年，續修四庫全書影印明萬曆內府刻本，第 791 冊。
明・宋濂：《元史》，北京：中華書局，1976 年。
＊明・吳寬：《匏翁家藏集》，臺北：臺灣商務印書館，1975 年，四部叢刊初編，第 83 冊。
明・祁彪佳：《遠山堂詩集》，上海：上海古籍出版社，2002 年，續修四庫全書景印清初祁氏東書堂抄本，第 1385 冊。
＊明・帥機：《陽秋館集》，北京：北京出版社，2005 年，四庫禁燬叢刊集部，第 139 冊。
明・張鳳翼：《處實堂集八卷續集十卷後集六卷》，上海：上海古籍出版社，2002 年，續修四庫全書景印明萬曆刻本，第 1353 冊。
＊明・陸深：《聖駕南巡日錄》，臺北：臺灣商務印書館，1983 年，景印文淵閣四庫全書，史部第 433 冊。
明・黃汴著，楊正泰校注：《天下水陸路程》，太原：山西人民出版社，1992 年。
明・黃汴：《一統路程圖記八卷》，濟南：齊魯書社，1996 年，四庫全書

臺灣大學學術期刊資料庫

存目叢書，史部第 166 冊。

明・解縉等編：《永樂大典》，臺北：世界書局，1977 年。

明・歸有光著，周本淳點校：《震川先生集》，上海：上海古籍出版社，1981 年。

明・謝肇淛：《北河紀》，臺北：臺灣商務印書館，1983 年，景印文淵閣四庫全書，史部第 576 冊。

明・顧炎武：《肇域志》，上海：上海古籍出版社，2002 年，續修四庫全書景印上圖藏清抄本，第 586 冊。

清・毛文煥增補：《增補萬寶全書》，華盛頓：美國國會圖書館藏，清乾隆 4 年（1739）世德堂刊本。

清・陶承慶：《商程一覽》，臺北：國家圖書館漢學研究中心藏，喬木山房刻本。

清・張廷玉：《明史》，北京：中華書局，1974 年。

＊清・彭定求等編：《全唐詩》，北京：中華書局，1960 年。

清・董誥等編，《全唐文》，北京：中華書局，1983 年。

《聖祖仁皇帝實錄》，《清實錄》，北京：中華書局，1986 年，第 5 冊。

（日）小栗栖香頂著，陳力衛整理：《北京紀事・北京紀遊》，北京：中華書局，2008 年。

二、近人論著

長江三峽通航管理局：〈關於開展「大長寬比船型」成組過閘原型觀測的通告〉，2017 年 4 月 17 日。網址：http://zizhan.mot.gov.cn/zizhan/zhishuJG/changhangju/shuiluchuxing/sanxiatonghang/201704/t20170418_2191949.html。

陳學文在〈明代一部商賈之教程、行旅之指南：陶承慶《新刻京本華夷風物商程一覽》評述〉，《中國社會經濟史研究》1996 年第 1 期。

搜韻網：http://sou-yun.com/QueryPoem.aspx。

臺灣大學學術期刊資料庫

楊正泰：《明代驛站考增訂本》，上海：上海古籍出版社，2006 年。
＊簡錦松：〈空間、現地、性情——屠隆馳馬入京所呈現的晚明側面〉，《國文學報》第 60 期（2016 年 12 月）。DOI:10.6239/BOC.2016.12.01
＊簡錦松、陳怡婷：〈杜甫七律章法規格化之研究〉，《東華漢學》第 9 期（2009 年 06 月）。
HINO 公司：〈日野低地板大客車規格表—HS8JRVL-UTF 規格〉。網址：http://www.hino.com.tw/download.aspx。
（**說明**：書目前標示＊號者已列入 Selected Bibliography）

Selected Bibliography

Anonymous. (1996). *Huan-yu tong-qu* [The roads of the world]. Jinan: Shandong Qilu Press. (Original work published in the Ming dynasty)

Chen, J. (1976). *Yi-Bai Zhai gao* [The writings of the Yi-Bai Study]. Taipei: Commercial Press. (Original work published in the Yuan dynasty)

Chien, Ch.-S. (2016). Space, on-site, disposition—A profile of the Late Ming dynasty presented by Tu, Long's riding a horse to capital. *Bulletin of Chinese of National Taiwan Normal University, 60,* 1-42.

Chien, Ch.-S., & Chen, Y.-T. (2009). A study of the formalization of writing strategy of Du Fu's seven-words-eight-sentences poetry. *Dong Hwa Journal of Chinese Studies, 9,* 199-252.

Liu, Y.-Q. (1983). Qian-tang yi-shi [Anecdotes of Qian-tang]. Taipei: Commercial Press. (Original work published in the Yuan dynasty)

Lu, Sh. (1983). *Sheng-jia nan-xun ri-lu* [The daily records of the emperor's travel to the South]. Taipei: Commercial Press. (Original work published in the Ming dynasty)

Peng, D.-Q. (1960). *Quan Tang shi* [The complete collection of Tang poetry]. Beijing: Zhonghua. (Original work published in the Qing dynasty)

Shuai, J. (2005). *Yang-Qiu Guan ji* [The collection of the Yang-Qiu Hall]. Beijing: Beijing. (Original work published in the Ming dynasty)

臺灣大學學術期刊資料庫

Wu, K. (1975). *Pao-An jia-cang ji* [A collection of Mr. Pao-An's works]. Taipei: Commercial Press. (Original work published in the Ming dynasty)

Xiong, M.-X. (1983). *Xi-Jin zhi ji-yi* [The supplemented records of Beijing]. Beijing: Beijing Ancient Books. (Original work published in the Yuan dynasty)

臺灣大學學術期刊資料庫

臺大中文學報

（第五十八期抽印本）

明代大運河詩文空間概念之新解讀

簡　錦　松　著

臺灣　　臺北

國立臺灣大學中國文學系　印行

中華民國一百零六年九月出版

臺灣大學學術期刊資料庫