

明钱穀《纪行图册》、张复《水程图》之大运河现地研究与 GIS 呈现(之二)^{*}

简锦松 廖泫铭 王勇 张淑君 唐宸 严程 谢定纮

摘 要 钱穀《纪行图册》以王世贞隆庆四年(1570)六月《适晋纪行》为蓝本,绘成仓山小祇园至扬州扬子桥三十二幅;张复《水程图》因王世贞于万历二年(1574)二月入领太仆之役,附舟而北,绘成邵伯至通州水程五十二幅。两卷皆以写实为之,在明人画中堪称独绝。文章以现地研究法进行三项处理:一、此次王世贞北行,正在隆庆新河既成,洳河之议方生的明代大运河变动期,文章将二人所经过之水程全部数字化;二、钱穀自言“维欲记其目前真境”,文章利用明清旅行日记、方志、古今地图及笔者现地考察所得,将各图逐一解说,指出图面所绘内容,验证画者写真实践的程度;三、此八十余幅之价值,如同发现一大箱明代的拍摄影带,文章发挥其自身的影像本色,形象化地指出明代大运河的真正面目。

关键词 数字人文; 明代大运河; 现地研究; 钱穀《纪行图册》; 张复《水程图》

分类号 K928.6; J222.2/.6; TV91

作者简介 简锦松,台湾中山大学中文系特聘教授; 廖泫铭,台湾中研院人社中心研究副技师; 王勇,东莞理工学院中文系讲师; 张淑君,上海大学硕士,江西省农村信用社联合社; 唐宸,安徽大学文学院副教授; 严程,清华大学人文学院讲师; 谢定纮,台湾大学中文系博士研究生。

3 钱穀《纪行图册》逐一图页解说

3.1 太仓至苏州阊门之行程

《纪行图册》的出发点是王世贞的小祇园,终点是扬子桥。小祇园在太仓县城内,出发时是从太仓县西水关发船,经昆山县,至苏州娄门。沿途所绘的十幅,很多是地方性的小地点。自太仓西关至娄门的水程(表1),长

* 该文为连载,此为第二部分,第一部分见本刊2023年第1期第50—60页。——编者注

约 45.615 公里。这段河流,笼统来说,现在都称娄江,但是明代对它的称呼很多,将在各图中随时表述。自娄门至阊门,王世贞并没有穿越苏州城中的河道,而是绕行城外的护城河,长约 5.109 公里,全程 50.724 公里。

由于钱穀是为王世贞《适晋纪行》作画的,可以《适晋纪行》的行程来做比较:

六月十九日,五鼓,乘月出西关,同乡诸公及兵参汤公、守冯公、卫使马君各有钱。徐丈敦复别为席,微醉,偃息从弟世望舟中。亭午,抵昆山,入辞王令,出西关,王令来报谒,寻许丈从龙拏舟以祖,……痛饮至真义始别。二十日,晨,抵阊门。

太仓西关至阊门 50.724 公里的水程,从十九日五鼓到次日清晨,约 25 小时王世贞就完成了,平均航速 2 公里。时速 2 公里是常见的,并不算快,但整体的行速很高,是因为日夜航行的关系。江浙的运河船日夜兼行,从宋代已经如此,陆游、方回、王恽诗中都有大量记载,明清路程书也详细说明夜航的路线及码头。^①从太仓到阊门,钱穀一日已达,却在两地之间画了十幅,每幅所绘地点距离都很近,而且大部分都是快速通过,甚至有些河段是夜晚经过的,由此可见,作图者是意在画出沿线众人熟知的地点,图面内容的写实程度也非常高。

表 1 太仓县至金阊里程表

序号	图名	里程累计公里数	两站距离	各站 GPS	备注
1	小祇园	0	0	31°26'37.74"N,121°5'52.22"E	以太仓州志王龛祠为代表
2	太仓	0	0	31°26'38.08"N,121°5'32.89"E	以五万太仓西关为代表
3	箭子铺	6.936	6.939	31°24'13.87"N,121°2'20.76"E	以五万箭子庄为代表
4	新洋港	12.478	5.542	31°23'32.23"N,120°58'51.99"E	以五万及今青阳港为代表
5	昆山东水关	14.623	2.145	31°23'21.45"N,120°57'36.71"E	以五万昆山县东水关代表
6	真义	24.333	9.71	31°22'8.26"N,120°51'13.94"E	据钱穀图拟测
7	维亭	31.22	6.887	31°21'20.24"N,120°46'57.09"E	据钱穀图拟测,又名夷亭、惟亭
8	沙湖	32.959	1.739	31°21'4.18"N,120°45'53.67"E	以今日面积大幅缩小之沙湖代表
9	下雒渚	39.5	6.541	31°20'20.12"N,120°41'55.16"E	以五万外跨塘北之桥为代表
10	娄门	45.615	6.115	31°19'38.20"N,120°38'7.61"E	今娄门
11	金阊	50.724	5.109	31°19'2.26"N,120°36'4.90"E	今阊门

注:第一栏为序号,在下文中以“纪-序号”表示。第二栏为钱穀使用之地名。第三栏为累计公里数,以太仓县城西关为起始点(0点),将实测公里数累计。第四栏为两站之间的实测公里数,笔者没有采用明清路程书上的古代里数,而是在 Google Earth Pro 卫星地图上,以手绘地图的方式,计算实际河道上的公里数。第五栏为 GPS 数据。第六栏为 GPS 定位的依据,所谓“以……为代表”,是因为钱穀所用的地名至今可能有变化,乃依据研究结果之拟测,指定一个 GPS 定位点为该地名的代表;“五万”指清末至民国之五万分一地形图;“据钱穀图”,指钱穀图所提示的有效证据;“今”,指今存古迹。

具体来说,这十个地点,除了太仓、昆山、娄门、阊门是大家熟知的,其他六处,有的是只有古地名,到现

^① 黄汴《一统路程图记》及《周行备览》等书皆有之。如[明]黄汴编撰《一统路程图记》(济南:齐鲁书社,1996。收入《四库全书存目丛书》史部166册)“扬州府跳船至杭州府”条云:“……吴江县,走去松陵驛,日夜有船至嘉兴府,(嘉兴府)日夜有船至长安,(长安)日夜有船至杭州府。”(卷7,页35a-35b),原书以大小字区分,地名大字,说明小字,注中无法处理,改用括号表示地名。长安,即长安坝,是宋代古运道。黄汴在文末又夹注:“苏州以南,昼夜船行不息。至湖州日夜船,苏州灭渡桥、平望并有。嘉兴至平湖日夜船,在东栅口。嘉兴至松江船,昼去而夜不行,此路多盗。”如此之类,在当时都是常识。

在其名完全不见,如鬲子铺、下雉渚;有的是今地名已经改用别字,位置也不在原处,如新洋港(今名青阳港)、夷亭(今名唯亭);有的是古今地名相同,但明代时的位置形貌与现代不同,如真义、沙湖。但因为钱穀是本地人,经常往来昆山、太仓这些城市,对每个小地点相当熟悉,因而图画中的内容,产生了类似照片的效果,我们可以根据其中的河流与山形,利用五万分之一地图及卫星地图,对照现地的地貌来进行辨识,从而确认这些地点。

纪-1《小祇园》(图1)



图1 《纪行图册》之《小祇园》

小祇园,在太仓州城内,又称弇山园,王世贞死后,立祠于此。笔者首先数字化《江苏省五万分之一地形图·太仓》幅,再以手绘地图之法,在 Google Earth Pro 卫星地图中,画出太仓县城的护城河、贯通城中东西的致和塘,以及贯穿南北的盐铁河。在确定掌握明清太仓州城的所在位置后,画出太仓州城的城线。再根据《崇禎太仓州志》的《太仓州治城图》(图2)所标记的“弇山”和“王弇州祠”位置^①,推测小祇园的具体地址约在 31°26'37.74"N,121°5'52.22"E 处。

据王世贞作于小祇园的《由西山别磴至乾坤一草亭,西北望城楼,西南望武安王庙》一诗,题中所望之西北

^① 见[明]张采纂、钱肃乐修、清顾沅辑《崇禎太仓州志》(明崇禎十五年原刊,清康熙十七年修补刊本),卷首。

城楼即太仓州的大西门城楼;西南方向所望见的武安王庙,即关王庙,位于太仓州城西南隅小西门内的长春里^①,见王世贞《前将军汉寿亭侯关公庙记》:

故前将军汉寿亭侯关公之祠庙遍天下,几与学宫浮屠埒。而其在吾州太仓者,亡虑十数,而城西之巽隅最着,其祀不知所繇始。^②

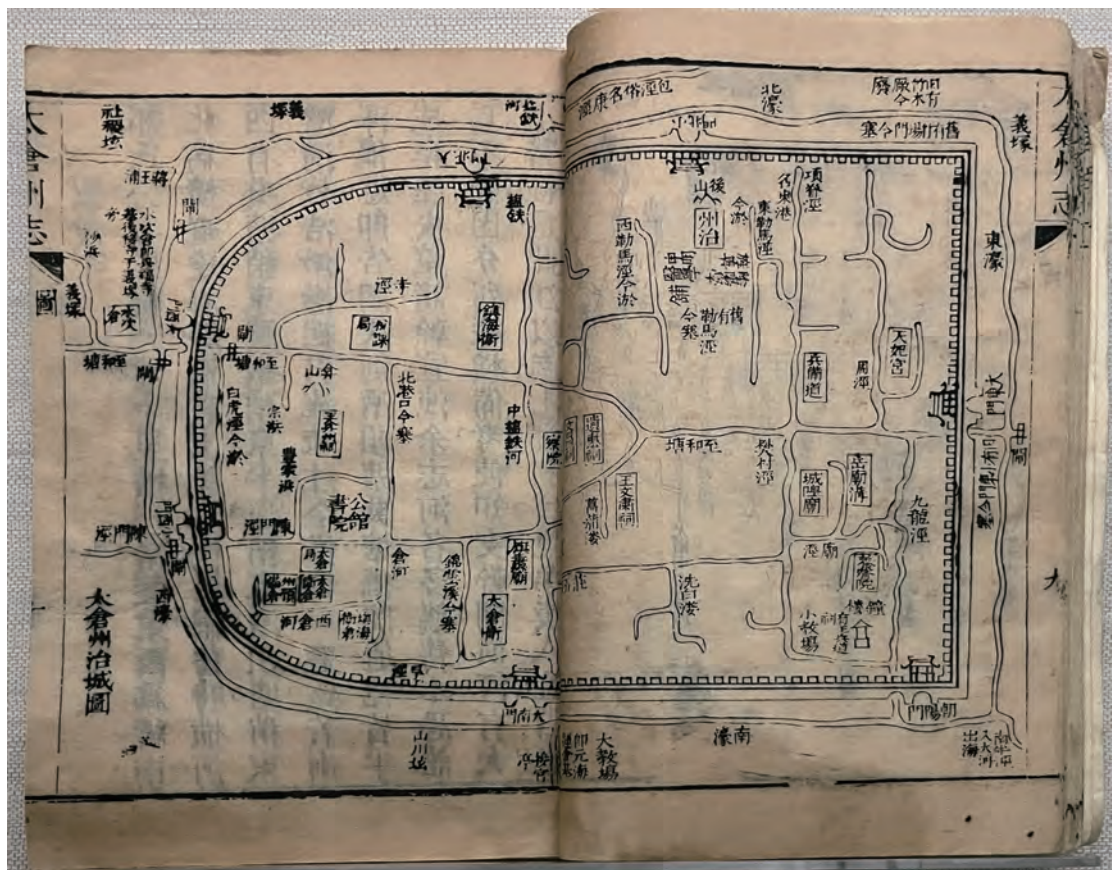


图2《崇祯太仓州志》卷首之《太仓州治城图》

“巽隅”,即西南隅,可知小祗园应在太仓城的大西门与小西门之间,与前述 GPS 定位相符。今太仓市内有弇州园公园,并非小祗园遗址。

至于图中所绘小祗园内的景物,中国园林及绘画研究者讨论已多,兹不赘叙。

纪-2《太仓》(图3)

《纪行图册》的第一程是太仓州的西关(大西水关),即《适晋纪行》所谓“五鼓乘月出西关”之处,钱穀此幅虽为《适晋纪行》而作,但图中以整体景观为取景,并没有特别画出王世贞出发之船。

画者采取自西向东的角度,从吴塘河口向太仓城门投视,图的上部画了出城驿路,驿路自大西门瓮城口出

① 见[清]王昶纂修《嘉庆直隶太仓州志》(清嘉庆七年刻本),卷4,页4b。

② 见[明]王世贞撰《弇州四部稿》续稿,卷61,页16a-19b。

城,经过跨越城濠的迎仙桥,到吴塘河东岸止,长约1公里余,换算明里为二里余。图中央的东西向河道,为承接娄江水的太仓塘^①;图左部的吴塘河为南北向河道,与之交叉而过。今日大苏州地区的河道普遍都整修过,以娄江、浏河为首的河川都大幅拓宽并且大量截弯取直,吴塘、盐铁塘等次级河川的变化也很大,不过,钱图所绘的这个小区域内的水道尚可辨识,因此标识如所见。

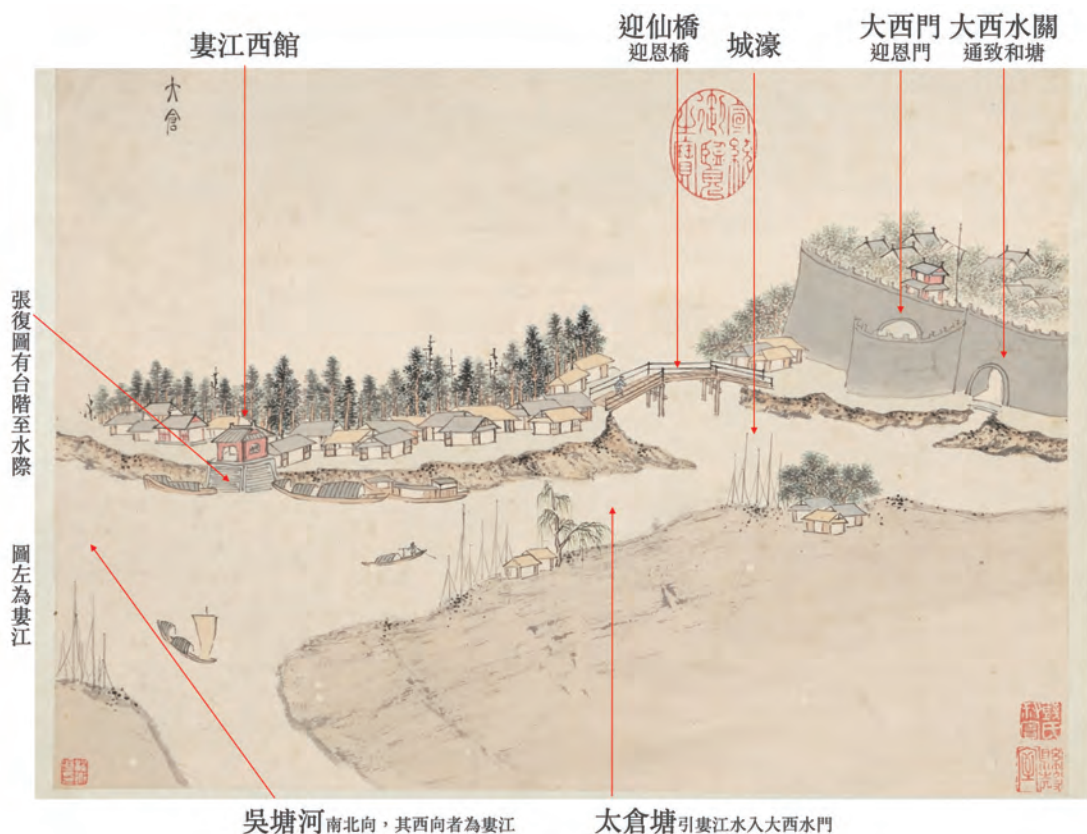


图3 《纪行图册》之《太仓》

大西门又名承恩门,门外虹桥称迎仙桥,又称迎恩桥,城门旁有水门,水门内的水道称致和塘,皆见方志。^② 娄江西馆本为宁海驿故址,驿废后改为公馆。钱穀画中的建物与他图所见驿站的构造虽不相似,但张复摹拟《太仓图》时,在娄江西馆下方作了一些添改,增加了一条下至水际的台阶,看起来更具水驿性质。《嘉靖太仓州志》云:“娄江西馆,在大西门外二里许,即宁海驿故址”^③,距离也相符,记载中本区也别无其他公署,故标定如此。

^① 大仓塘,见[明]周士佐修、张寅纂《嘉靖太仓州志》(明崇祯二年重刻本),卷1,页27a-27b:“太仓塘引娄江水入州城大西门,相传为至和塘,俗讹为致和塘。”现代“天地图”(tianditu.gov.cn)称为池塘河。

^② 见《嘉靖太仓州志》,卷2,页14a:“迎仙桥在大西门外,洪武十七年吴子中建。”又,[清]王昶纂修《嘉庆直隶太仓州志》,卷4,页11b-2a:“明正德十年知州黄廷宣建楼,前榜……大西曰迎恩,……门外跨濠各有桥,……大西曰迎恩。”同书卷29,页11b:“诸琦,……顺治二年九月七日死于西关之迎恩桥。”疑先称迎仙,后改迎恩。

^③ 见《嘉靖太仓州志》,卷4,页5a-5b:“嘉靖二十五年今知州周士佐辟址改建门楼正厅,增置后堂三间,东西厢房各二间,缭以高垣,焕然一新。”

纪-3《裔子铺》(图4)



图4 《纪行图册》之《裔子铺》

裔子铺今已废,裔子河名亦不存,改称夏驾河,跨河今无桥,亦无裔子桥之名,但早期《江苏省五万分之一地形图》有裔子河、裔子庄。该地图中画了一条注入娄江的水流,北段在黑龙桥以北,标为“裔子河”;南段在黑龙桥以南,标为“下驾河”,与夏驾河同音,由此因缘,可以循迹而定位。

裔子河注入娄河之处,位于 $31^{\circ}24'13.97''N, 121^{\circ}2'14.28''E$ 处,桥、庄、铺皆在河口。“铺”是明清驿路的中途急递铺,太仓县与娄门之间只有两所,一为裔子铺,另一为真义铺。图中桥东头小建筑,旁边立有旗杆,疑即裔子铺。不过,驿路在娄江北岸,而邮铺设于娄江南岸,颇异常理。

这幅图还有一个值得注意的地方,就是北岸的河岸有明显的折曲,现在的河道也同样有相似幅度的折曲,钱穀在作画时掌握到了这些细微的变化。

纪-4《新洋港》(图5)

新洋港之名,今已不用,五万分之一地图改称青阳港。现代整治娄江,把原属于青阳港河道中的一段约1500米长改属娄江河道(从 $31^{\circ}23'34.44''N, 120^{\circ}58'51.87''E$ 起,到 $31^{\circ}22'46.72''N, 120^{\circ}58'55.58''E$ 止),此段以南,仍称青阳港。



图5 《纪行图册》之《新洋港》

图中的新洋港,比位于图东侧的娄江以及图西侧现在被改称张家港的原娄江,宽度更大,这一点是明清谈论三吴水利人士的常见话题,大抵说:新洋港本来是沟通娄江和吴淞江(又称吴松江)这两条东西向河道的南北水流,后来流量激增,几乎夺了吴淞江的地位,如明人《经理三吴水利图说》云:

黄浦即东江之别名,刘河即娄江之旧迹,并吴淞为三江。吴淞西连太湖,东通大海,江流迅驶,唐以前未闻有水患,后吴江长堤一筑,肠胃始失其和。国初以来,水患转亟,而夏忠靖公[名原吉,1366-1430]乃专力于夏驾、新洋,一时大有所裨。其后新洋港水势湍悍,日就深阔,而吴淞江之气脉渐微矣。^①

文中所说的“新洋港水势湍悍,日就深阔”之“深阔”的特征,在钱氏的图中也有所反映。相比于文献资料,钱穀示诸画图,更为生动明白。

纪-5《昆山》(图6)

本幅以玉虹桥南端为立足点,画者采取移动式的多重对焦,从玉虹桥起,渐次移到对面码头,再移到城濠的钓桥以及城门内外,最后注目在城西北的马鞍山上。由于远近距离的关系,娄江河道被放大了。

^① 见[明]陈仁锡辑《八编类纂》,卷91,页17a-17b,《经理三吴水利图说》。

图中的三眼大桥为玉虹桥,在东门外,跨至和塘^①,桥下河水今宽 40 米,以昆山县现存古迹千灯浦方泾滨桥比较,规模应相似。北桥头东侧有台阶,乃为码头,在大运河沿线桥、闸旁十分常见。^② 昆山城的东门有瓮城,所以只画出东水关的水门。读者仔细看城楼下方的城墙,它的前方还有一道环拱的城墙,这就是瓮城,城门在瓮城内的主城墙上。城门外有虹桥供驿路行人使用,驿路在北岸,与前两幅《鬲子铺》《新洋港》及后两幅《真义》《维亭》皆相同。昆山县的客人都是把船开进城中,经由城中的运河,到西水关再出城。图中东水关外有低矮的木桥,不可能行船,船只应该要绕过这片建有屋舍的洲渚,迂回入城。

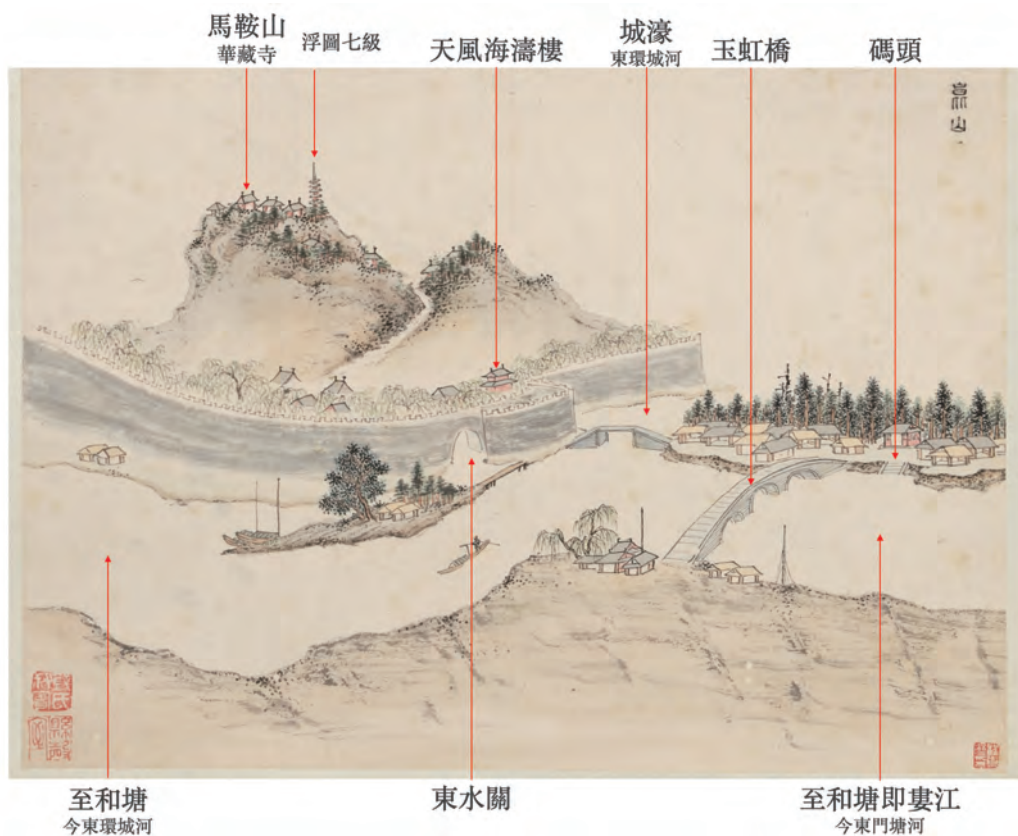


图 6 《纪行图册》之《昆山》

图中马鞍山的最高点(31°23'33.96"N,120°56'38.85"E),海拔 80 米,所绘寺庙,乃是华藏寺,有七层浮图在寺东。光绪十年(1884)日本冈千仞《苏杭日记》曾记载:“廿三日(闰五月一日),午晴。遥望一塔耸山巅,是为昆山。”^③当时所见如此,今塔寺皆已不存。今人改建的亭林公园中,在海拔 50 米处有妙峰塔,虽然仍为七层,

① 见[明]杨逢春修、方鹏纂《嘉靖昆山县志》(明嘉靖刻本),卷 4,页 3b。

② 现存古迹不少,如丹阳县通泰桥石码头(31°59'35.54"N,119°34'16.28"E)、常州府飞虹桥石码头(31°46'11.76"N,119°58'18.66"E)、会通河上枣林闸石码头(35°9'44.57"N,116°41'25.55"E),等等,皆是。

③ 见[日本]冈千仞撰、张明杰整理《观光纪游·观光续记·观光游草》(北京:中华书局,2009),《苏杭日记》卷上,页 27,阳历六月廿三日条。

但形制殊小,应是古代妙峰庵的塔,不是华严寺塔。^①

从苏州娄门到太仓州的河道,古今称谓,十分混乱,图面笔者所标名称,兼顾方志及现代所使用之河名。

纪-6《真义》(图7)

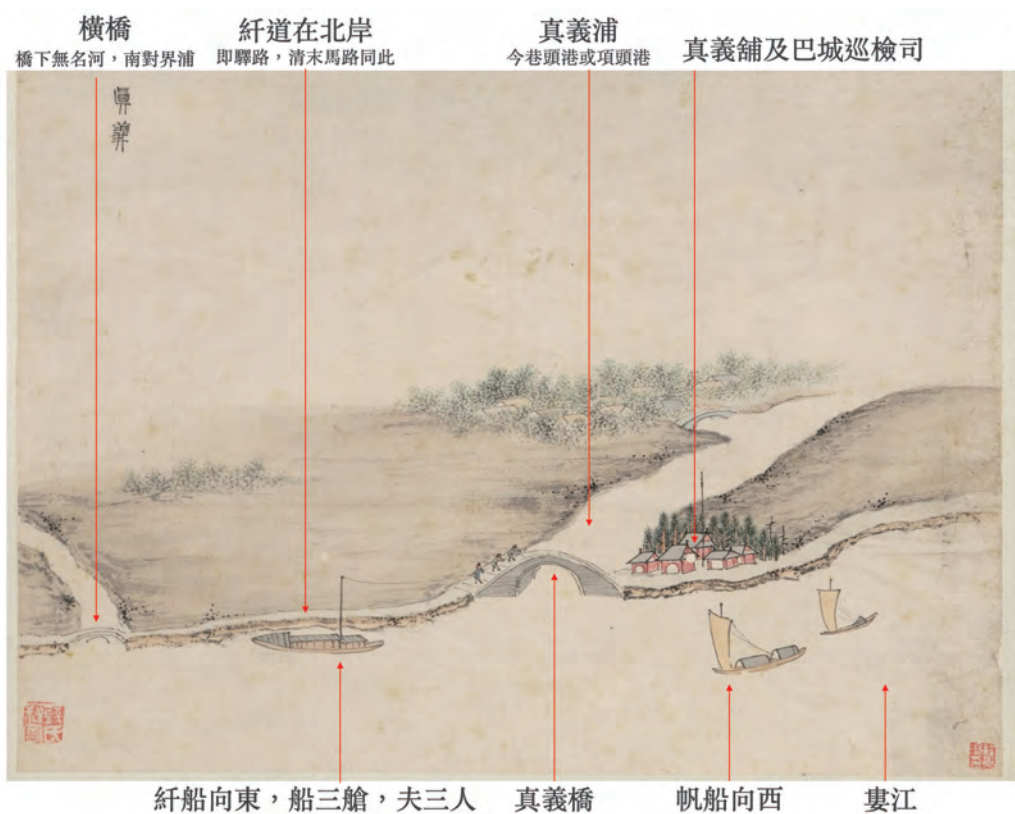


图7 《纪行图册》之《真义》

真义铺与鬲子铺,同为昆山县九处暖铺(急递铺)之一^②,真义还设有巴城巡检司,图中的高耸旗杆,是巡检司所有。^③前文说过,鬲子铺位于水南有点奇怪,真义铺就位于水北的驿路上,清末民初铺设马路,仍沿此路修建。因为是驿路,沿途建桥,是江南常见的风景。“真义”地名虽然沿用至民国,但真义镇的重心已经从娄江畔,转移到真义浦(此水今名巷头港或项头港,娄江北岸之支流)的东岸,五万分之一地图所标真义镇在此,今更名为正仪镇。真义浦水汇入娄江前有桥,名真义桥,即钱穀图中所见者。据钱氏所绘,则明代之真义当在此桥之东,娄江岸上,今日已成河边荒地。真义桥之西还有一座桥,名为横桥,下跨无名小河,正对南岸之界浦,

^① 现存妙峰塔古迹(31°23'37.16"N,120°56'47.61"E),方志及古诗文中未见。马鞍山有妙峰庵,在半山处,见《嘉庆直隶太仓州志》卷1,9a-9b:“马鞍山在县西北,广袤三里,……登临胜处,古上方为冠,月华阁、妙峯庵次之,山之巔有华藏寺及浮图七级。”以此塔所在位置判断,应为妙峰庵所有,名称亦同。

^② 见〔明〕周世昌撰《万历重修昆山县志》(明万历四年刊本),卷3,页10b。邮铺常称急递铺,此处使用“暖铺”一词,取义于设铺之立意,见同书卷6,页13b-16a:“叶盛于官道傍每十里为垣屋一区,中置爨卧各秣之具,守以逻卒,名曰暖铺,过者如归。”

^③ 见《万历重修昆山县志》,卷1,页31a:“真义桥在县西二十里,跨真义浦。”又,〔明〕杨逢春修、方鹏纂《嘉靖昆山县志》,卷2,页2b:“巴城巡检司,在县西二十里真义铺东。”

此河为昆山县与吴县之界河。笔者利用这些河道,准确地为明代的真义铺定位。

另可注意的是,纤夫所拉的船,凡是两舱的都用 2 人,三舱的都用 3 人,其他图中有 4 人或 4 人以上者,是在艰难的路段才有的。至于本图与《翁子铺》《新洋港》《下雒渚》四幅中的纤舟,则一律向东,风帆一律向西。如果从水文来看,本区的东西行河道,水流方向应以东行为顺流,不解为何顺流仍用纤夫? 对比《维亭》《沙湖》二幅,才是逆流西行使用纤夫。画笔所施,不知何故。

纪-7《维亭》(图 8)

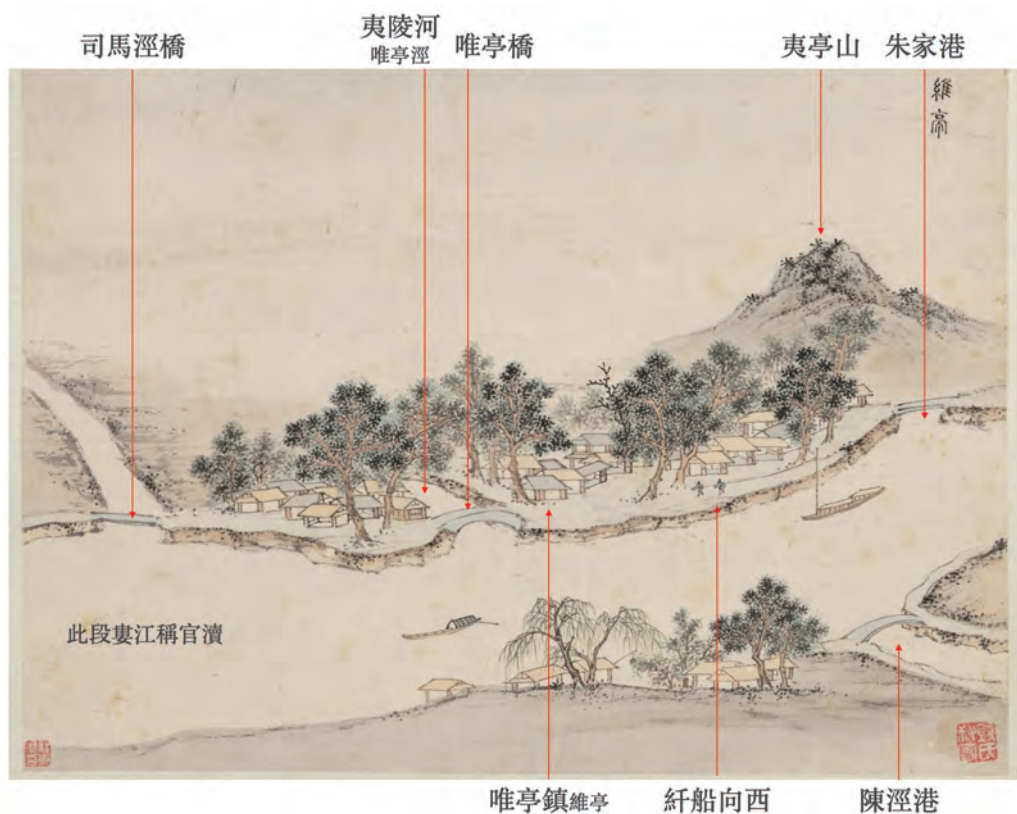


图 8 《纪行图册》之《维亭》

唯亭镇已离昆山县,进入长洲县,西距两县境上的界碑桥(31°21'56.49"N,120°49'57.41"E)约 4920 米。本幅钱穀作“维亭”,张复作“夷亭”,与“唯亭”皆通用。钱氏“唯”字作“维”,也并非无故,王鏊《维亭》诗云:

早潮时去晚潮回,陆市巴城迢递来。咫尺维亭看又过,人生行止信悠哉。^①

“陆市”,地名;“巴城”,即前一幅有巴城巡检司的真义。可见王鏊诗题的“维亭”就是此地。王鏊是钱穀素所景仰的吴中前辈,画题“维亭”,其来有自。

明代嘉靖及万历两次修《昆山县志》,都写作“夷亭”。隆庆《长洲县志》有夷亭,又有唯亭山、唯亭涇、唯亭

① 见[明]王鏊撰《震泽集》(台北:台湾商务印书馆,1983。收入《文渊阁四库全书》集部第 1256 册),卷 6,页 6b。

桥,五万之一地图作唯亭镇,日本冈千仞作奚亭,现代地名是唯亭,同时还有一条夷亭路,一条夷陵河。“夷”字又写作“彝”。虽然变化极多,皆同音转字而已。

自宋迄明清^①,唯亭市容甚盛。延至今日,唯亭镇区更加扩大,三步一河,五步一桥,想要定义张复所画的位置并不容易。笔者采用夷亭山(唯亭山)来定位,夷亭山在图中特别突显,可能是因为接近之故,把它放大了。本区一般地面不过海拔1米,只有31°21'58.77"N,120°47'52.77"E处隆起,高15米。《乾隆元和县志》云:“彝亭山高六丈余”^②,六丈,以周尺换算为12.36米,以营造尺换算为19.2米。这块低小的山丘,大约就是乾隆《元和县志》所指而钱穀所画夷亭山之所在。从夷亭山向南到娄江边推算唯亭镇的地址,与钱穀的本意就很接近了。

纪-8《沙湖》(图9)

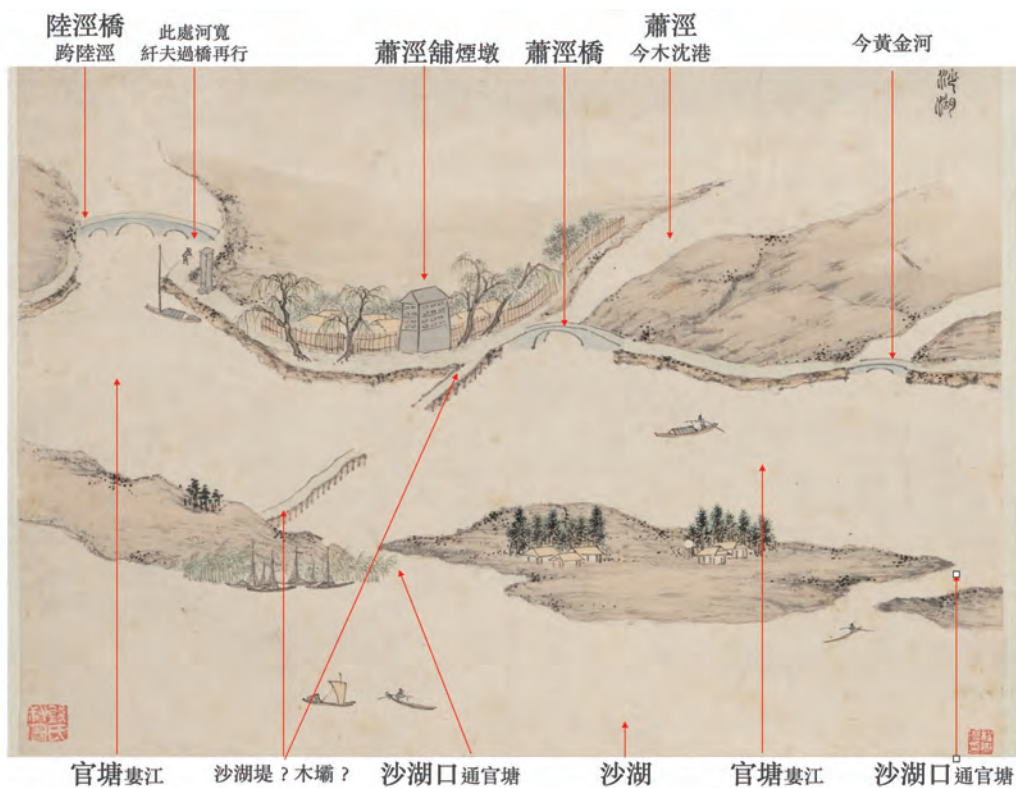


图9 《纪行图册》之《沙湖》

在明清时期,沙湖是对官塘水路影响很大的大湖,光绪十年(1884)日本冈千仞在其《苏杭日记》中说:

抵奚亭,两岸皆市街,石闸翼然,东西相对,过之决然为湖水,此间村落,沟渠纵横,运搬耕具饭餽,皆用小艇,穿沟与开路一般。^③

① 见[明]张德夫修、皇甫汾纂《隆庆长洲县志》(明隆庆五年刻本),卷13,页7a:“夷亭,在娄门东,去昆山不远。”

② 见[清]许治修、沈德潜纂《乾隆元和县志》(清乾隆二十六年刻本),卷15,页10a:“彝亭山,吴王养鱼处,在阳城湖滨之南,去彝亭镇三里,高六丈余,上有灵佑关圣帝庙。”

③ 见[日本]冈千仞撰、张明杰整理《观光纪游·观光续记·观光游草》,《苏杭日记》卷上,页28,阳历六月廿三日条。

“奚亭”，即唯亭；“过之泐然为湖水”，就是沙湖。据其所述，唯亭在清朝末年已经两岸皆市街，而且沙湖广大，渺然与河道相连。今日虽仍有沙湖之名，所余湖面只有清末民初的6%。^①明代由于湖水影响了官塘的水运，曾建沙湖堤以调节，见《隆庆长洲县志》。^②钱穀图中也有拦截官塘的木坝设施，疑即为沙湖而设之堤。

官塘北有碉堡，是萧泾铺的斥堠烟墩。萧泾铺位于沙湖口北，见《隆庆长洲县志》。^③今图中官塘和沙湖之间有通道，即沙湖口。萧泾铺旁有萧泾及萧泾桥，乃当然之事；萧泾之左，即为陆泾。《隆庆长洲县志》所登载的苏州娄门外的桥梁中有陆泾桥与萧泾桥，书写次序相连，即此。图中陆泾桥有三孔，是大桥，今不存。

纪-9《下雉读》(图10)

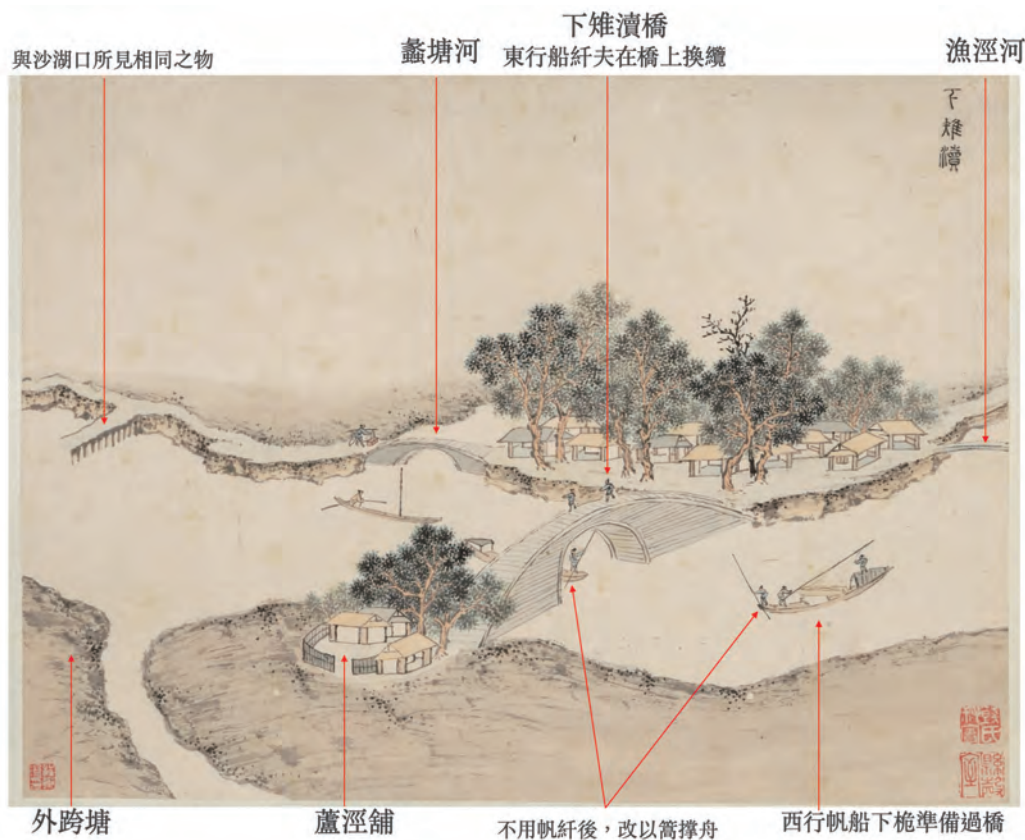


图10 《纪行图册》之《下雉读》

上下雉读，是娄门外明清人熟知的地名，但五万分之一地图及现代地图皆不载。所赖以辨识的，只有图中跨官塘的大桥，以及桥东的芦泾铺。

像官塘(娄江)这样的区域性大河，不仅在明清时期很不容易兴建一座跨河大桥，即使到民国早期，也很难

① 以民国三十二年(1944)十月印制的《江苏省五万分之一地图·陆墓》幅为例，图上的沙湖面积约5.33平方公里，现代沙湖仅0.32平方公里，仅得原有湖面的6%。

② 见《隆庆长洲县志》，卷2，页4b：“弘治九年工部主事姚文灏筑沙湖堤。”

③ 见《隆庆长洲县志》，卷5，页7a：“萧泾铺，在沙湖口北，属下二十二都。”

得看到。因此,笔者在《江苏省五万分之一地形图·陆墓》幅中沿河寻找,果然只找到一座跨官塘的桥梁,而且,上下几公里内只有这一座桥。

再回到画面来看,桥的北端有两条支流注入官塘,两河的距离非常接近,就在两河口与官塘形成的夹口中,下雒读的市廛就在这里。桥的南端又有一条小河注入官塘,这条小河旁有一个铺舍,就是芦泾铺,即前引《隆庆长洲县志》之“芦泾铺,下雒读桥东,属在西二十二都”,西二十二都的位置,在金鸡湖以北。

我们再以当地现况来核对五万分之一地图:从卫星地图上可以看到当地有两条河道自北而南注入官塘,一条是今称渔泾河,一条是今称蠡塘河,两河非常接近,最后蠡塘河还流入了渔泾河;官塘南岸也有一条小河,自南方金鸡湖来注。这三条小河的相互位置关系,与《下雒读》图中的河道非常相似,特别是渔泾河与蠡塘河两河口相连处,在明代形成居民区,发展出营建下雒读桥的必要性。前举《江苏省五万分之一地形图·陆墓》幅,在这个位置也留下“外跨塘”地名,笔者推测这应是下雒读桥南端。另外,今日苏州地铁3号橘线设有跨塘站,应为下雒读桥北端。而且,现代城市结构虽因拆迁改造而变化,但高架至和西路,仍然选择在此处与娄江快速路交会,并且渡过娄江,与明人在娄江上架设下雒读桥的遗意相似。

以上,我们利用钱穀所画的桥梁与河道,与多种古今地图进行数字化比对,才能够在“下雒读”地名完全消失之后,将它回复到明朝之旧。不仅如此,请注意前引《乾隆元和县志》所说“芦泾铺在下雒读桥东”,由于下雒读桥是南北向的,位于图下方的芦泾铺果然是在桥之东,钱穀原图的写实性,确实惊人。

本图值得重视之处,还有关于明代帆船倒桅过桥的图像。古代的桥梁普遍不高,帆船过桥必须克服桅竿高度的问题,拉纤的船和张帆的船又不相同。如图中所见,在下雒读桥东西两方,各有一艘来舟,自西向东行驶者,有纤夫在桥顶拉纤。纤夫在桥上所做的这个动作,称为“换缆”,又称“落牵”,元明人的诗文云:

七月初一日[1803/8/17,2379820]……丹阳以上,江潮所入,水势甚溜,且多桥,每过一桥,换缆甚为费力,稍一不慎,则急流如驶,有颠簸之患。^①

岸上频呼喝,船中剧荡摇。倒桅将过市,落牵为逢桥。^②

另一艘自东向西行驶的帆船,不用纤夫,舟人已经开始下帆倒桅(或称“下桅”,或称“眠桅”),以便过桥。起倒船桅是中国古代帆船的重要技术,北宋郭忠恕《雪霁江行图》本是大幅,不知何年被割裂为小幅,仅存两艘泊岸的单桅大船,两船的帆桅底部皆有此设备。^③据崔溥《漂海录》,高丽时曾传至济州岛:

昔嘉佑中,高丽臣属毛罗岛人,檣摧桅折,风漂抵岸,至苏州昆山县,知县事韩正彦犒以酒食,见其旧桅植舟木上不可动,使工人治桅,造转轴,教其起倒之法。其人喜,捧手而辍。^④

崔溥自漂海获救之后,旅行江浙多日,帆船过桥倒桅之事,必然见惯,因而提起北宋人指导济州岛船夫的历史。

① 见〔清〕顾廷纶撰《北征日记》(北京:学苑出版社,2006。收入俞冰主编《历代日记丛钞》第34册),页2a。

② 见〔元〕方回撰《桐江续集》(台北:台湾商务印书馆,1983。收入《文渊阁四库全书》集部第1193册),卷14,《复过临平》,页2a。

③ 见〔北宋〕郭忠恕制《雪霁江行图》,现藏台北故宫博物院。曾孜荣《大运河:从北京出发,下江南!》(北京:中信出版公司,2023),引用本图以说明“可眠桅”。

④ 见〔朝鲜〕崔溥撰《锦南集》,卷4,页53a。

不过,一般读者可能不易了解,钱、张画中多次画出倒桅下桅之事,弥足珍贵。近代英国学者夏士德(G. R. G. WORCESTER)在所著的《中国帆船》(*SAIL & SWEEP IN CHINA*)中也介绍了大运河船过桥时倒桅的动作。图 11 这艘船是大运河特有的商船,船身特别狭长,遇到水浅、转弯、停泊不便时,还可以从中间拆开成两条船(详见后文)。由于是大船,帆桅高达 17.959 米,过桥时必须倒桅,这种倒桅的方法,夏士德称为“struck”。

该段英文配合书中的附图,很容易了解,读原文比较精准,所以在此不作中译。

The mast depends for its support upon a short tabernacle and is so arranged that it can be 'struck' with ease and speed to enable the junk to shoot under bridges (of which there are a great number on the canal). for this purpose a pair of sheer-legs are fitted, the heel being connected by a rope becket to ring-bolts in the deck. There is a topping lift and the mast can be 'struck' in a surprisingly short time. Once through the bridge, the mast can be 'sent up' and sail made nearly as speedily. ①

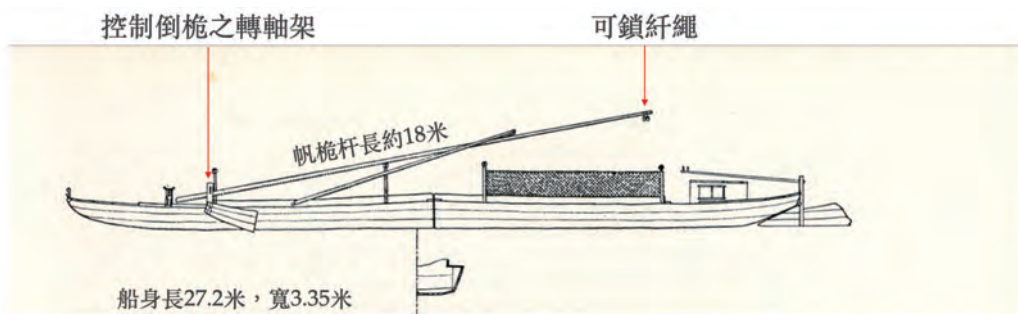


图 11 大运河两截船

资料来源: G. R. G. Worcester, *Sail and Sweep in China*, London: Her Majesty's Stationery Office, 1966, pp. 65-66.

纪-10《娄门》(图 12)

本幅的正中央是娄门前的官渎桥,《同治苏州府志》云:“官渎桥,跨至和塘,元至正二年建,明弘治十三年重建”②。此桥在元明清时期曾经多次重建,至清末犹在,今已不存。图中即将过桥的两艘船都没有倒桅,是因为桥身高大,明都穆《长洲县重建官渎朱泾二桥记》云:

官渎旧修十有五寻,崇三寻有四尺,广减崇之二;朱泾旧修八寻有四尺,崇不及二寻,广减崇过半。今视旧咸崇三尺,广倍之,而洞其下者亦然。③

据其所言,弘治十四年(1501)二月完工后的官渎新桥,高三寻七尺(按:《国语》八尺为寻,合计为 31 尺)。都

① G. R. G. Worcester, *Sail and Sweep in China*, London: Her Majesty's Stationery Office, 1966, pp. 65-66.

② 见[清]李铭皖修、冯桂芬纂《同治苏州府志》(清光绪九年刊本),卷 33,页 26a。

③ 见[明]陈睟编《吴中金石新编》(台北:台湾商务印书馆,1983。《文渊阁四库全书》史部第 683 册),卷 4,页 26b-28a。

穆使用了古典长度单位“寻”，应以明清工作颁给河工使用之周尺来计算^①，一周尺等于 20.6 公分^②，则桥高为 6.386 米。如以明代营造尺一尺等于 32 公分计算^③，桥高为 9.92 米，就显得太高而不合理。



图 12 《纪行图册》之《娄门》

《娄门》图中的官读桥是单洞的，笔者曾实测苏州各门外残存的单洞古桥，如灭渡桥，桥顶高 8 米余，扣除桥身厚度约 1 米，桥洞高 7 米余盘门外有吴门桥（图 13），为苏州桥中最高，桥顶约 11.5 米，桥洞超过 10 米。前文提及的《中国帆船》曾绘有香港单桅帆船的尺寸，长 9.565 米，宽 1.806 米，桅高 6.841 米，如果遇到像灭渡桥、蟠龙桥、吴门桥这样高大的石桥，应该可以不下桅直接通过。《娄门》图中的两艘船都没有下桅，再证以都穆《长洲县重建官读朱泾二桥记》所言，可见娄门官读桥的高度应与葑门灭渡桥、盘门吴门桥同一等级。当然，不管书面的讨论精准到什么程度，仍只是推论而已，只有像钱穀的纪行图画，如同照相一般，把现场的真实画面保留下来，才是目击者的第一手证据。

① 工部颁给河工使用之铜尺为周尺，见〔清〕麟庆撰《河工器具图说》（旧钞本），页 1-12：“铜尺：度者，分寸丈引也，施河防者，称物估工，乌能缺此，然尺有夏商周之别，称为京浙广之分，今部颁铜尺，周尺也。其分寸与汉刘歆铜斛尺、后汉建武铜尺、晋祖冲铜尺并同。校诸晋玉尺、隋木尺、后周铁尺，及现用之工尺、漕尺，均微短矣。”

② 关于周尺长度及其运用，请见下文《宝带桥》一帧的解说。

③ 营造尺是明代常用的尺制之一。《大明会典》卷 31，页 581a，“钞法”云：“洪武八年令中书省造大明宝钞，取桑穰为钞料，其制方高一尺，阔六寸许。”〔明〕朱载堉《乐律全书》解释为：“宝钞黑边外齐作为一尺，名曰今尺，……即今所谓工部营造尺也”（卷 5，页 3a）。据彭信威《中国货币史》（上海：上海人民出版社，1988）图版 70 之“大明通行宝钞（壹贯）”，及内文页 633 所述“黑框长 32cm，宽 20.53cm，钞边长 35.19cm”，则大明宝钞黑框外齐的长度，为明代营造尺一尺长度为 32 公分。



图 13 苏州盘门外之吴门桥

再就全图结构而言,作画者取景的立足点,应该在官渎桥南桥头以东,隔岸斜对着接待寺,因而将这座古寺和寺旁的民居画得很清楚,特别是寺楼,画得很高很逼真,仿佛明僧道衍《接待寺八咏·含晖楼》诗所说的,“楼高逼层云,遥瞰东湖境”^①。此外,钱穀取景通常用鸟瞰方法,本图也是越过官渎桥,画出了城门和水门,由于后续的航程要向北行驶,所以,此画的远程投注在虹桥和北环城河^②,构图灵活,纪行的意思也很充分。

纪-11《金阊》(图 14)

《金阊》是钱穀十分着力的一幅画,所收纳的范围,除了虎丘属于远眺的笔法不计之外,大约只有东西和南北各 200 米左右,皇华亭(接官亭)距离虹桥不过 300 余米,都没有收入。由于锁定的范围不大,因而构图精确,笔致绵密。

图中的核心位置有两座大桥,一是虹桥,一是渡僧桥。渡僧桥古迹今已不存,现在建了同名而不同形状的新桥。从图中看来,渡僧桥是单孔桥梁,由于桥下的水宽和枫桥相似,最多不会超过 15 米,再加上它的外形类似枫桥,笔者怀疑它的整体结构大小和枫桥相似。

至于虹桥,它应该是为了苏州阊门打造的宏伟大桥。王鏊《正德姑苏志》云:

桥之修四百尺,而其高十分修之一五分而杀其二,乃与岸等,脊之广得高之半,而趾之广加其什五,上设扶阑为之周法,其下为门如半月以飏漕河,而堤其两垂以度挽者。^③

文中说,桥的长度是四百尺,桥的高度是桥长的 13%,亦即五十二尺。这段文字引用元人黄溍所记泰定元年(1324)十二月新桥落成的记载,虽然黄溍未明言所用尺制为何,但如果比照《正德姑苏志》所记载宝带桥为一千二百二十五尺^④,乃使用周尺,则今以一周尺为 20.6 公分来换算,五十二尺为 10.712 米。

① 姚广孝法号道衍,诗见〔明〕姚广孝撰《逃虚子诗集》(上海:上海古籍出版社,2002。收入《续修四库全书》集部 28 册)，“补遗”，页 3a-3b。

② 见《隆庆长洲县志》，卷 12，页 17b：“虹桥，娄门外钓桥，宋庆元中建。”

③ 〔明〕王鏊纂《正德姑苏志》(正德元年刻本)，卷 19，页 11a-12a，“虹桥”条。

④ 〔明〕王鏊纂《正德姑苏志》，卷 19，页 20a。

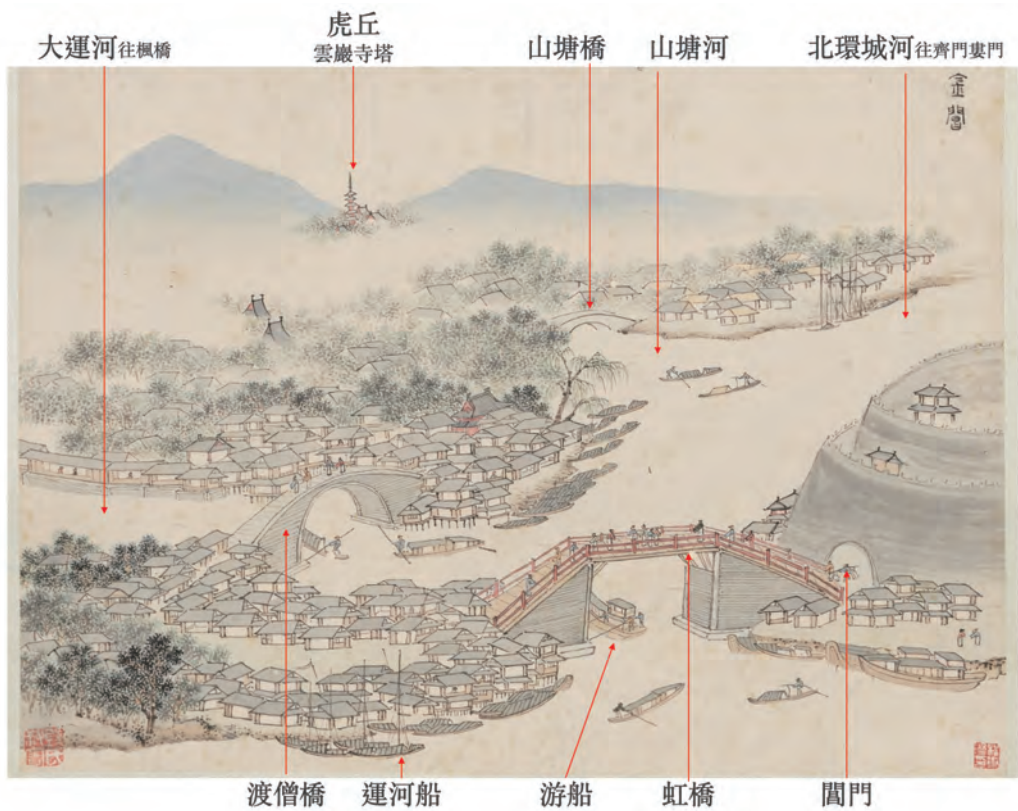


图 14 《纪行图册》之《金阊》

《正德姑苏志》所载虹桥长度虽然有四百尺(82.4米),但以建筑结构来说,古代单跨桥必然无法支持太宽的跨距,图中桥的跨距与高度几乎相等,如果以前面计算的桥高10.712米而言,那么,桥洞的跨距也差不多10余米,在桥的结构上是合理的。至于全桥的长达四百尺,乃是包含了桥洞两端的延伸部分来计算。

作者的立足点应该是在苏州城上,因为虹桥已经很高,而画中显然采取比桥顶更高的俯视角度,至于远程的虎丘塔,也是因为登高望远,才得以入画。但作者的目的毕竟是近景,所以他首先着重于虹桥。虹桥,又称钓桥、吊桥,各地的城门几乎皆有之,而以本图所绘的虹桥形制最大,图像最美,与城门之间的结构关系也很清楚。画中建筑物相当多,配合着街道方向,房屋形状几无重复,画笔也十分细致。

苏州是大郡,游船风气极盛,画中有远行的运河船停泊,也有大型游船,或行或住,至于小型舳板穿梭其间,不但船数多,船型也有多种。这些繁盛的气象,都在画幅中充分呈现了。

3.2 据钱穀《白岳游图册》补入杭州至苏州之水程

本来,依照《纪行图册》的次序,接下来应该处理离开阊门北上的各幅。不过,本文必须考虑明代京杭运河的完整性,恰好钱穀本人所画的《白岳游图册》,有《得胜坝》《垂虹桥》《宝带桥》《葑门》四幅,可取以为补充。

京杭大运河的起点,无疑是在杭州,但是杭州运河的起点在于何处呢?笔者分析明清诗文行纪及明清路程书的记载,再从钱穀《白岳游图册》的《得胜坝》图取得现场目击实证,并以卫星地图解读上下塘河等河道与坝体的实际现地关系,认为得胜坝乃是明清大运河真正的水运起点。

钱穀《白岳游图册》共十八幅,以写实笔法绘出他往游白岳的旅行。前四幅是苏州到杭州之间的行程,第一幅是发船的起点,以苏州葑门南的灭渡桥为主体,第四幅是杭州下船的大运河终点——得胜坝,中间只取最著名的景点垂虹桥及宝带桥,充分显现所谓“游图”的性质。笔者将钱穀所提出的地点予以定位,计算其里程,作成表 2。

表 2 杭州得胜坝至金阊里程表

序号	图名	里程累计公里数	两站距离	各站 GPS	备注
补 1	得胜坝	0		37°9'6.71"N,115°52'37.42"E	以上塘河及下塘河两河口中央代表
	北新关	2.158	2.158	30°18'30.59"N,120°8'2.48"E	以北新关遗址及五万大关为代表
补 2	垂虹桥	145.039	142.881	31°9'26.94"N,120°38'42.60"E	以垂虹桥东桥头遗址为代表
补 3	宝带桥	157.339	12.3	31°15'33.80"N,120°38'57.36"E	以宝带桥最高桥洞为代表
补 4	葑门	160.807	3.468	31°17'26.90"N,120°38'30.70"E	以灭渡桥顶为代表
接前	金阊	167.324	6.517	31°91'92.26"N,120°36'4.90"E	今苏州阊门

补 1《得胜坝》(图 15)

这段航程共 167.324 公里,其中从北新关到垂虹桥之间的 140 余公里,钱穀并没有处理,所以本表也没有详细记载其他大运河站点。不过,笔者在“明清水陆路程与文学”(MQRLGIS,网址 <https://see.org.tw/mqrl>)平台,已配合本文建立“明代嘉靖四十五年新开河完成之后到万历三十三年泇河新道浚成之前”的京杭大运河图层,请参看。

得胜坝,又名德胜坝,同音通用。明清京杭运河的起点是杭州府,得胜坝在杭州武林门北五里,实测为 2.555 公里。现在杭州市政府在得胜坝西侧竖立了一块遗址碑(30°17'33.90"N,120°8'51.54"E)。过得胜坝,往北五里为北新关,实测 2.061 公里;过北新关再往北 1.36 公里就是拱宸桥,从清末民初的庆记、招商、源通、宁绍、沪杭五码头,到 1990 年代苏夜行快船,都从这里发船。得胜坝虽然相当著名,但是记载简略,后人对它的了解并不多,钱穀这幅画真实地绘出得胜坝的东西双坝结构,是十分难得之作。

图中有东西两坝。东坝,坝顶有管理者的房舍,也有左右台阶,台阶中有挑运货物的工人正在盘坝,台阶下有河道与船只,此河就是上塘河,也就是沿途有东新桥、皋亭山、赤岸、临平镇、许村镇、长安市、长安坝、崇德县等站的宋元古运河,至元间方回曾有航行组诗极佳。这条河水从长安坝流向西南,到得胜坝下,被高大的坝体拦住了。得胜坝内的水位高于上塘河,但图上的种种迹证显示,坝内的河水不会流入上塘河,与上塘河水互不交流。

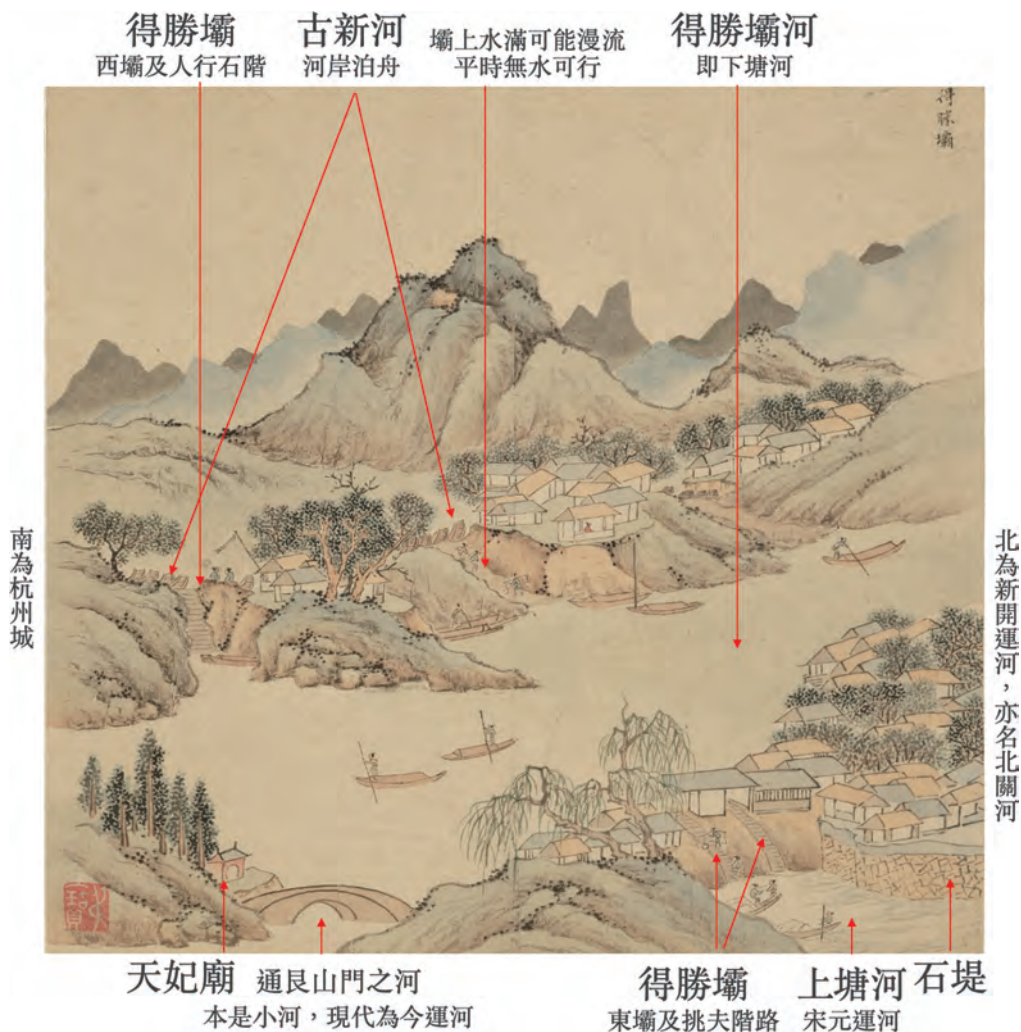


图 15 《白岳游图册》之《得胜坝》

西坝,坝顶也有一条台阶可以上下,坝外就是武林门西侧,今称古新河的河道。从图上看不出古新河的河形,但是,钱穀在坝头画了八只船的船尾,表明了它是河道。如图中所见,古新河的水位高于得胜坝内的水面,一旦来水的水位高于西坝顶,可能越过西坝顶漫流入坝内,但一般情况下应不致发生。钱穀在西坝台阶的右方画了一处斜坡,斜坡顶上有靠泊的船艘,斜坡中也有人在行走,疑当来水大时,由此泛滥入得胜坝,平时无水,可通行。

笔者利用 Google Earth Pro 作了一张卫星地图截图(图 16),以解释得胜坝外围的水道,请先读图再看下文。

图 16 的中心点就是得胜坝,笔者在得胜坝之北,标记了江涨桥和北新关,自此北上就是明清的京杭大运河。《乾隆杭州府志》指出从江涨桥到塘栖镇这一段运河,是元末张士诚所开浚的:

元末张士诚以旧河窄狭,自塘栖南五林港开浚至江涨桥,因名新开运河,亦名北关河。^①

① [清]郑澧修、邵晋涵撰《乾隆杭州府志》(清乾隆四十九年刻本),卷 17,页 28a-28b。

江涨桥位于北新关遗址和得胜坝之间,今人在此新建了一座桥,也命名江涨桥($30^{\circ}17'52.72''N, 120^{\circ}8'33.55''E$)。

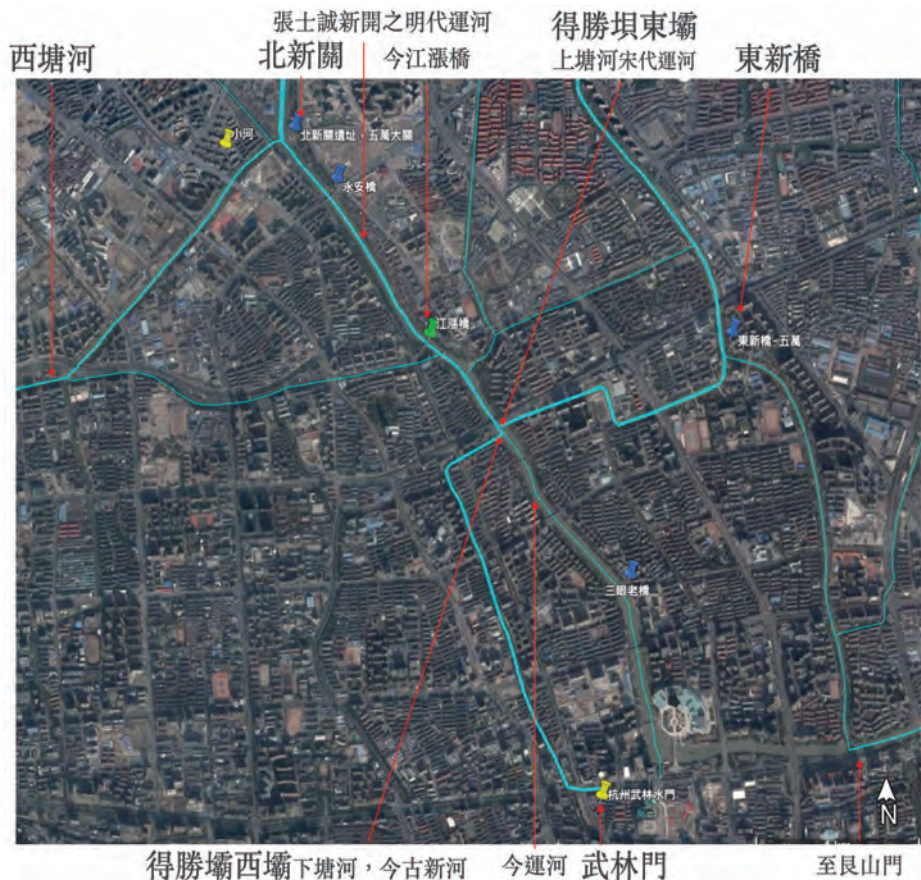


图 16 得胜坝周边河道

在得胜坝东侧的粗蓝色线,是上塘河,笔者在图上标了东新桥的位置,那便是这条古运河在宋元时代的起点。得胜坝西侧的粗蓝色线,是古新河,此河收集了西湖诸溪壑的水源,经钱塘门外、昭庆寺东、圣塘桥闸,从武林门西侧,北流到得胜坝。由于杭州是钱塘江畔的城市,一般我们会误以为包括大运河在内的西湖河川都注入钱塘江,其实不然。以大运河为例,民国三年(1914)测图的《浙江省五万分之一地形图·拱宸桥》幅,就在拱宸桥北 800 余米的大运河上标记了向北的水流方向箭头。清康熙二十三年(1684)杭州仁和县人邵远平在所作《西湖水利考》中也曾指出杭州城内外河川所受到的地形影响,又说:“尝考西湖之水,受南北两山之流,而其势高会城六七尺”,及“城内中河低西湖一丈四尺”。^①因而,我们对于古新河的水情,应更审慎来看。

^① 见[清]邵远平撰《戒山文存不分卷》(济南:齐鲁书社,1996。收入《四库全书存目丛书》集部第 240 册),《遂余集》,页 8a-9b。《西湖水利考》指出杭州城内外河川所受到的地形影响、行舟的限制:“沿西趋渡〔即西溪〕至松木场则止,或踰西河坝,至钱塘门圣堂桥则止,踰得胜坝进艮山水门,至断河头则止,而西湖之水缭绕会城,仅武林门外猪圈坝通舟楫,而入城水陆断续。”其中,“沿西趋渡至松木场”,便是今称西溪;“踰西河坝,至钱塘门圣堂桥”,便是古新河,圣堂在明清文献中又称圣塘、圣唐,遗址在今钱塘门风景区;“踰得胜坝进艮山水门”,就是《万历杭州府志》所称的下塘河,“断河头”乃城内东河向西折入中河之处;“猪圈坝”在武林水门的东侧,今杭州市政府在环城北路 208 号坤和中心裙楼旁(约 $30^{\circ}16'38.08''N, 120^{\circ}9'23.27''E$),设置了一个“猪圈坝旧址碑”。

在得胜坝北方的粗蓝线,是《万历杭州府志》所称的下塘河,其言云:

下塘河,自武林水门,接城内大河、西河,过吴山水驿,达清湖上中下三闸,至德胜桥,与城东外沙河、菜市河、泛洋湖水合,分为两派,一派由东北上塘至旧东仓新桥入运河,至长安闸坝,曰上塘河;一派由西北过德胜桥,至江涨桥,与子塘河合流,至北新桥西北入湖州界曰下塘河,北接新开运河。^①

这一段看似复杂,其实搭配钱穀《得胜坝》幅和卫星地图来看,就很简单。杭州的城内河道,清人称为清湖河、中河与东河,这三河虽然向北流出武林水门,但是城内河道不通舟楫,流出武林水门的河道在马塍庙街(大约 30°16′53.89″N,120°9′2.58″E),就分为两岐,主要是向东汇入“沙河、菜市河、泛洋湖”这条河,就是钱穀图的左下方那座小桥及桥下水流。《万历杭州府志》先写“至德胜桥”,再写“与城东外沙河、菜市河、泛洋湖水合”,并不正确。接下来分为两派,“一派由东北上塘至旧东仓新桥入运河,至长安闸坝,曰上塘河”,就是得胜坝东岸那条河,已见前说。“一派由西北过德胜桥,至江涨桥,与子塘河合流,至北新桥西北入湖州界,曰下塘河,北接新开运河”,就是指自武林水门流出,会合上述小河,经德胜桥下,在德胜坝的东西两坝中间北流,经过江涨桥,至北新桥,这一段称为下塘河。

对于《万历杭州府志》中的“下塘河”,崔溥从得胜坝上船时,称这一段河道为“德胜坝河”,笔者觉得更为贴切。不过,在钱穀的图中只看到水面广阔,几艘小舟,悠然往来,与崔溥所亲见的“德胜坝河,河边画舫纷纭,不可胜数”的情景完全不同,令人费解。

回到钱穀的图上,下部西角落的桥应是《万历杭州府志》所说的德胜桥,桥下这条小河可通艮山门,现在被扩建为京杭大运河的主河道。桥旁的庙宇可能是天妃宫,毛奇龄说:“相传明洪武间祠水神于坝,以为官舫估舶祷赛之所”^②,即此。

得胜坝在明清京杭大运河中发挥了什么作用呢?

理论上,得胜坝的东坝接受了上塘河,这是一条当时还在使用的宋元老运河,西坝是通往武林门、钱塘门方向的河道,两边都应该有车坝的设施,让两河的船只可以进出得胜坝河,然而并非如此。仔细看钱穀的《得胜坝》图,他在东西两坝上画满了建筑物,既没有留下船只车坝的空间,也没有发现堰车辘轳的设施。换言之,得胜坝河中的大运河船,与航行上塘河或古新河的船是互不相通的。这只能说明一个事实,就是得胜坝才是真正的大运河水运起点。

确实如此。笔者所掌握的明清旅行日记,都显示旅行者在得胜坝上下船,以开始或结束他们的旅行。例如,弘治元年(1488)经由杭州北上的朝鲜人崔溥一行,在杭州府接受浙江省级官衙的身份盘查之后,重新出发,到达得胜坝上船之前,一行人乘驴疾驱,其《漂海录》云:

指挥杨旺护臣等自武林驿起程,行二十余里,至城北门,门有三层,重城外,门又二层,榜曰武林之门。城内所过层门十四,大桥十余,庙三,铺二,臣等乘驴疾驱,或不记其名。……重城外有吴山

① [明]戴日强纂修《万历杭州府志》(明万历七年刻本),卷20,页19b。

② 见《乾隆杭州府志》,卷35,页34b:“天妃宫,……其一在德胜坝北”。与图中位于得胜坝南不合,但崔溥所记行程,先至天妃宫,才说到“德胜坝”,因此,仍定此为天妃宫。毛奇龄说,见其所著《西河集》,卷68,《重修得胜坝天妃宫碑记》,页5b-7b。

驿,驿前又有吴山铺,又三大桥,四门,皆忘其名。自门外可十余里间,市肆相接,亦与城中一般。行至天妃宫,宫前即德胜坝河。河边画舫绵纒,不可胜数。^①

可见崔溥一行,到“德胜坝”才乘船。崔溥也记下了乘船人员的分配:

杨旺与其弟杨升及松门卫千户傅荣,钱塘人陈莹及从者李宽、夏斌、唐敬、杜玉等七八人同一船。臣与陪吏等及北京人李节、金太同一船,臣之带去人许尚理等同一船。^②

其后,嘉靖廿七年(1599)日本和尚策彦周良的入贡队伍经过杭州,由浙江布政司、按察司命递运所重新拨给“座船三只、站船三只、大民船二只”,策彦由武林门外的吴山驿至递运所领船,是乘轿而往的:

八日[十一月八日,12/7/1548,2286806],晴。卯刻,轿夫来。予、副使以下役者并轿发吴山驿,到本州岛递运所。

十四日[十一月十四日,12/13/1548,2286812],晴。今日伴送官祭天妃,因吾使列并从商人等,各自出银助祭。^③

杭州递运所与得胜坝同在夹城巷。^④出发前,众人也同在得胜坝天妃宫致祭祝祷。

嘉靖四十五年(1566)王穉登《客越志》记其抵达杭州时的情况,也说:

十六日[五月十六日,6/3/1566,2293193]……四十五里,至杭州北新关,司徒主事奉命榷税,其地官衙壮甚,设鹿柴于河中,两端铁絙维之,以讥舟楫,大倍于吴中许市[即泖墅关]。

十七日,新晴,见青天,人意欣畅。入关,泊德胜坝,僮辈入城,僦得邸舍,过午,并当箱篋,担夫三人,尚有余力,此虽土人猛憨,亦可知客子囊中如水耳。兜子轻如马蹄,余以畏日,独买一巾车,然不若兜子快意。从武林门入,风景大略似两都人家,……邸屋在八字桥,人家甚湫,欲迁入吴山上道士观,闻霜台为邻,遂不果。^⑤

“入关”,即入北新关;“泊德胜坝”,指在此结束舟行。接下来他指示僮仆去接洽住宿,雇担夫搬行李,自己坐车,进入杭州武林门。

其后,祁彪佳在崇祯八年(1635)自北京沿大运河至杭州,返回西湖之偶居园自宅,也是在得胜坝买舆入武林门,见其所著《归南快录》:

十四日[五月十四日,1635/6/28,2318410],行二十余里,过塘栖。予先以一札谢关使者,不复相晤。午后抵关,周月樵昆仲来,予即以肩舆从武林门外至偶居。^⑥

“抵关”,指抵达北新关,但北新关不可停泊,当至得胜坝而离舟,乘轿回到偶居园。偶居园在西子湖畔,是祁彪

① 见《锦南集》,卷4,页14b-15a。

② 同上。

③ 以上并见[日]策彦周良撰《策彦和尚入明记·再渡集》(收入佛书刊行会编纂《大日本佛教全书》第116册,东京:大日本佛教全书发行所,1922),上卷,《游方传四》,页27,总页351。

④ 见《万历杭州府志》,卷39,页3b:“有递运所,在府治一十八里夹城”。

⑤ 见[明]王穉登撰《客越志》(清顺治丁亥四年两浙督学李际期刊本),卷上,页2b-3a。

⑥ 见[明]祁彪佳撰《祁忠敏公日记·归南快录》(北京:学苑出版社,2006。收入李德龙、俞冰主编《历代日记丛钞》第7册),页6b,总页172。

佳的别业。^①

康熙二十三年(1684)杭州仁和县人邵远平在所作《西湖水利考》也说,京杭运河止于得胜坝:

夫苕、禾诸郡,以及常、润,郭内外俱通舟楫,而杭则否。

以上弘治到崇祯间著名的四种行记中,两段是在得胜坝结束大运河的旅程,两段是从得胜坝开始大运河的旅行。从这些证据看来,得胜坝应是明代京杭大运河的实际发船起点与下船终点,无怪乎出身杭州世家显宦的邵远平会很自然地说出“北来舟楫,踰黄河、江、淮,至武林得胜坝则止”。《行水金鉴》也说:“仁和县运河,自北新关起”,运河水在得胜坝整理之后,不远处的北新关就是它的航运出口,所谓“运河,自北新关起”,就等于说以得胜坝为起点。

综上所述,钱穀画杭州而不取其他风景,只选择得胜坝,并非无故而然。

补2《垂虹桥》(图17)

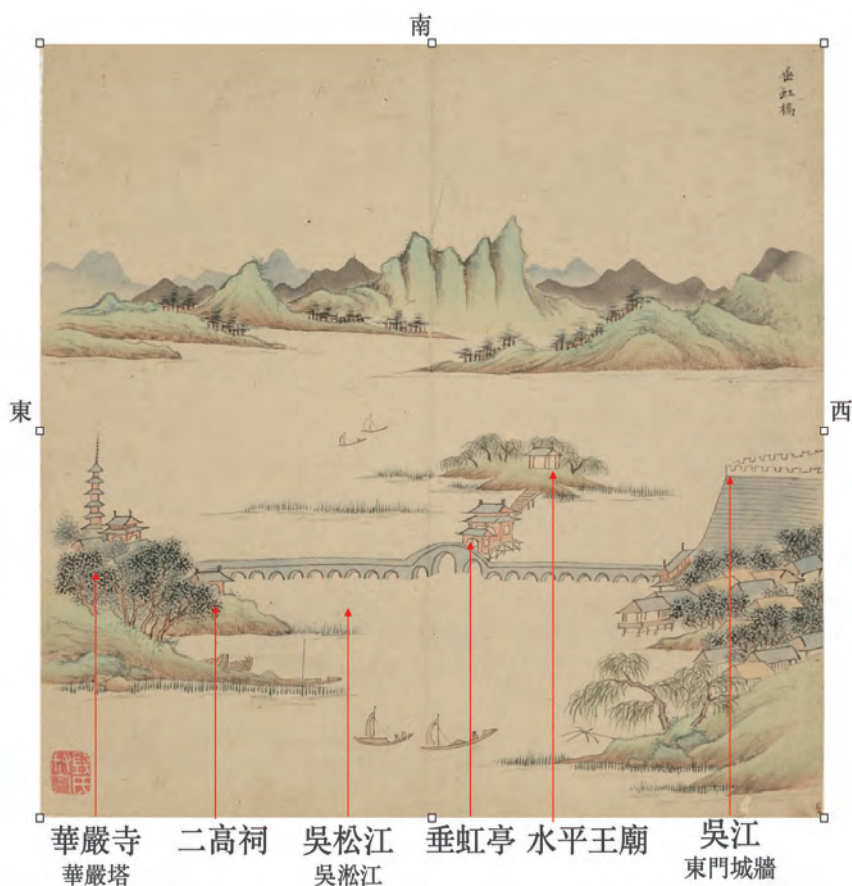


图17 《白岳游图册》之《垂虹桥》

^① 见[明]祁彪佳撰《越中园亭记》(清宣统三年绍兴公报社铅印本),卷2,《豫园附春波馆》,页13b:“钱德兴二守,于居第旁构精舍,右为豫园,左为春波馆,外绕耶溪,内值修卉,居然为越城之胜。此君更有园在西子湖上,与予之偶居比邻。”

垂虹桥,本名利往桥,又名长桥,北宋庆历八年(1048)六月二十八日县令李问、县尉王廷坚二人初作利往桥告成。^①桥中有亭曰“垂虹”,因名垂虹。此桥又称七十二桥,不过,最早要到元泰定二年(1325)张显祖改建为石桥^②,才有七十二洞的桥型。^③全桥号称一百三十丈,以周尺计算,为267.8米,实测吴江县城东门口到残存遗址的东端,长约270米,与记载完全相符。此桥在2005年曾经修复为古迹(图18),残存的部分只有56.6米,记载中的七十二洞虹门,仅存十个。^④



图 18 吴江垂虹桥残存古迹

前文说过,钱穀《垂虹桥》(图17)原本脱胎于沈周《两江名胜图册》的《吴江》图。在沈周、钱穀之后,目前可见到的三张垂虹图,第一张是《康熙吴江县志》之《垂虹夜月》绘图^⑤,第二张是《乾隆吴江县志》之《垂虹夜月》绘图^⑥,第三张是《近代大运河史料丛编》收录的1919年以前拍摄之《吴江垂虹桥》照片^⑦。这二图一照片,都与沈周、钱穀一样,采取右西左东、上南下北的方向,图的右侧为吴江城东门,中间是垂虹亭,图左侧地

① 见[明]钱穀撰《吴都文粹续集》(台北:台湾商务印书馆,1997。《景印文渊阁四库全书》集部第1385册),卷36,宋钱公辅《利往桥记》,页8a-10a。

② 见《吴都文粹续集》,卷36,[元]袁楠《吴江州重建长桥记》,页10a-12a。

③ 关于长桥的水窠数目的证据,各种文献记载彼此矛盾。〔清〕顾祖禹撰,贺次君、施和金点校《读史方輿纪要》(北京:中华书局,2005)中“长桥”条云:“宋庆历八年县尉王廷坚建,以木为之,长百三十丈,窠六十有四,中为垂虹亭”(卷24,页1171),又云:“元泰定二年判官张显祖始甃以石,开七十二洞。顺帝至元二年,元帅宁玉再建开八十五洞。”但日本使臣允澎所撰《入唐记》,记其在景泰四年(1453)八月二十日经过时所见:“二十日,吴江长桥,七十二洞,乃一间也。”回程时,于景泰五年(1454)五月十二日又记:“十二日,吴江县宝带桥,五十三洞;垂虹桥,七十二洞,桥半有垂虹亭。”可见景泰时有七十二洞。又,乾隆《吴江县志》之梅伦《重修长桥记》云:“长一千三百尺有奇,为窠六十有二,仍其旧也”(卷53,页5b-6b),此次重修落成于成化九年(1473),距离允澎经过之日,仅十九年,而所见完全不同。三年后,史鉴于成化十二年(1476)撰《运河志》,称“元泰定二年,判官张显祖始以石易之,上翼扶栏如其长,下甃水窠六十有四”,史鉴是本地人,其所见为六十四洞,与梅伦《重修长桥记》所记相同(梅记原文之六十二,疑为六十四之误书)。但〔明〕陈睢辑《吴中金石新编》(北京:北京出版社,2011。收入《四库提要著录丛书》史部第156册)中钱溥《重修垂虹桥记》云:“成化十有七年〔1481〕,岁在辛丑暮春之初,重修垂虹桥成桥,……桥袤千有余尺,下开七十二洞”(卷4,页17a-19a)。其时间又仅在史鉴写成《运河志》后之五年,而所记完全不同。姑录各家所说于此,以志疑焉。

④ 见简锦松撰《诗人·长桥·GIS——姜夔〈过垂虹〉现地研究》,《东华汉学》第35期,2022年6月,页1-64。

⑤ 见〔清〕郭琇修、屈运隆纂《康熙吴江县志》(康熙刊本),卷首图,页13b-14a。

⑥ 见〔清〕陈奕纘续修、倪师孟纂《乾隆吴江县志》(乾隆十二年刊本,现藏哈佛大学汉和图书馆),卷首图,页29b-30a。

⑦ 见夏锦文、韩显红主编《近代大运河史料丛编》(南京:凤凰出版社,2021),第14册,页20。此书由江苏省社会科学院大运河文化带建设研究院与南京图书馆合作整理。

名为“江南”，是吴江县城外的大型市集；与长桥平行的河流是大运河，自北而南，垂直于大运河的是吴松江。

前文“《纪行图册》和《水程图》作画方法”一节^①，已经讨论过画中诸山的不对，此处不再重复。《康熙吴江县志》和《乾隆吴江县志》都删去了漂亮的山峰，应该是有意识的决定。不过，钱穀图中的华严塔，在明代是存在的，所绘位置也很合理，与寺旁的二高祠都画得很准确。清代的两幅图，除了山峰之外，华严塔也不见了，原因是清代此塔已不存，所以不画，至于现在吴江县又在垂虹桥遗址公园建了新塔，并非旧迹。^②

补3《宝带桥》(图19)

宝带桥是中国古代最美的长桥，沈周画了它，钱穀再画了它，虽然模仿的痕迹很明显，也不失为佳作。

图中的主体当然是桥身，宝带桥是南北向的，钱穀采取了自东向西的观景角度，画中右北左南，因而图面上端的山位于宝带桥的西方。宝带桥的最高桥孔一组三眼，旁有小塔，与图中所见相同，不过，图中从最高桥孔向北计算，有18个桥孔；向南计算，有13个桥孔，与事实不符。

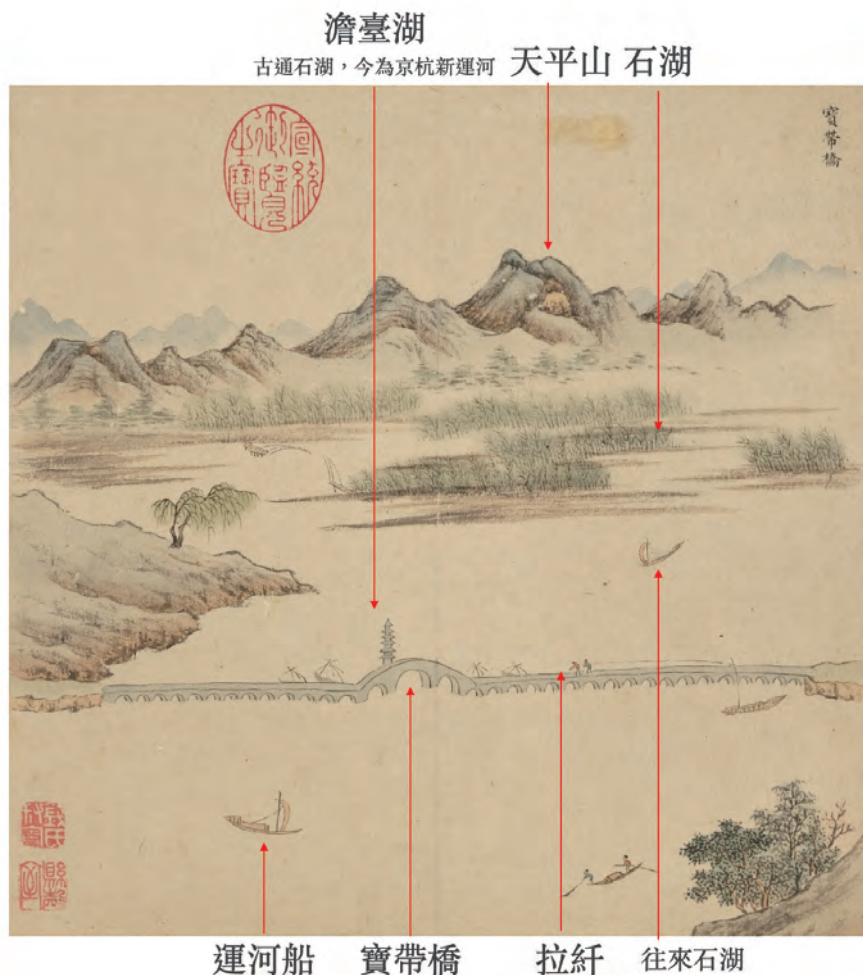


图19 《白岳游图册》之《宝带桥》

① 见《数字人文研究》2023年第1期第56页，第1.2小节。

② 文中讨论的二图一照片皆见前引《诗人·长桥·GIS——姜夔〈过垂虹〉現地研究》，必要时请自行参看。

笔者实测宝带桥为西北—东南走向,角度为 163.6 度,全长 254 米。最高桥孔,一组三眼,其中最高者,顶高 3.75 米,孔高 3.1 米。桥边的小塔,今存五层半,高约 3.2 米。从最高桥孔组合,向北计算有 13 个桥洞,向南有 37 个桥洞,合为 53 孔。因此,最高桥洞组应在全桥的四分之三位置,此桥洞的下方,就是澹台湖的主要水道。图中把最高桥洞组移到全桥中央,虽然讲究了艺术的均称美,但不真实。

从桥洞数目来看,此桥自正统十一年(1446)重修之后,一直保存至今,明学士陈循云:

苏州府城之南半舍,古运河之西,有桥曰宝带。运河自汉武帝时开以通闽越贡赋,首尾亘震泽东塘百余里,风涛冲激,不利舟楫,唐刺史王仲舒始作塘障之,河之西岸,今东南之要道是已。然河之支流,断堤而入吴淞江,以入于海,堤不可遏,此桥所而建。仲舒鬻所束宝带,以助工费,因名。元末修葺之功不继,桥遂坍塌,有司架木以济,至今百有余岁。正统七年,巡抚侍郎周公忱,戒有司渐次节省在官浮费,以备工材之用。十一年秋,为桥长千二百二十五尺,洞其下可通舟楫者五十三,而高其中之三,以通巨舰。冬十一月落成。^①

“洞其下可通舟楫者五十三,而高其中之三”,与实测相同;“桥长千二百二十五尺”,与实测的 254 米相除^②,换算一尺长度为 20.73 公分,这个尺寸相当接近周尺的长度。周尺是元明认定的官尺,在工程中使用周尺,此桥并非特例。学界对周尺相当陌生,本文多次以周尺核校古迹都很成功,值得有心之士重视。不过,对周尺十分尊重,应推朝鲜王朝。



图 20 宝带桥古迹(中央最高桥洞地址为 31°15′33.80″N,120°38′57.36″E)

笔者曾精研朝鲜时代的尺制,利用现地研究法,对朝鲜王朝使用周尺的实绩有深入的了解。朝鲜王朝之前的高丽王朝与元廷关系良好,元语元服全部在高丽流行,虽然没有直接证据,但高丽人不应用元人好用的周尺。到了朝鲜王朝,朝鲜人从明朝输入周尺,与接受明人性理学有明确因缘,因而对周尺十分尊重,应用甚广,明令“八道路程依皇朝例用周尺”^③,周尺一尺的长度是 20.6 公分。笔者曾实测朝鲜时代汉城水标桥的石尺——水标尺(韩国宝物 838 号),此物现保存于首尔世宗大王纪念馆东南侧(37°35′26.25″N,127°2′37.91″E),有

① 见《正德姑苏志》,卷 19,页 19b-20a。

② 现在宝带桥风景碑记写桥长 317 米,是把两端并非桥道的部分也计入,并不正确。

③ 见[朝鲜]金致仁等纂《大典通编》,卷 6,《工典》,页 1a,引录《续大典》文。又如,[朝鲜]不著撰人《海东地图》第一幅《京畿道图》(首尔:首尔大学奎章阁,1995,页 30)便载明:“八道路程依皇朝例,用周尺[0.206 米],六尺为一步[1.236 米],三百六十步为一里[444.96 米],三十里为一息。”使用周尺的实例,可见该书《京都图》:“都城周一万四千九百三十五步,以周尺量为八万九千六百十尺”。

亭翼之。由顶至底为由十块石刻组成：十尺、九尺、八尺、七尺、六尺、五尺、四尺、三尺、二尺、一尺。除第十尺和第三尺长度为 21 公分外，其他的八个尺，皆约 20.6 公分。此外，朝鲜时代“四角鎗尺”实物的官方仿制品，也可供实际测量。“四角鎗尺”又称“四角鎗制基准尺”，此尺原藏昌德宫，韩国文化财厅列为宝物，今藏宫中遗物展示馆（遗物编号：家 1053）。鎗，就是黄铜；称之为四角，因为它是四方形长条状，每面刻一至二种尺制，布帛尺、营造尺、黄钟尺各一面，周尺、礼器尺合用一面。在“四角鎗尺”上，一周尺长 20.6 公分。

理论上，周忱既然使用周尺，桥长应该写作“千二百三十三尺”，现作“桥长千二百二十五尺”，或者是数学上的失误，或者是测量时的失误，因为差距很小，失误在可接受的程度内。

既然今日宝带桥古迹，就是明代周忱的故物，那么，沈周与钱穀把最高桥孔放在画面的中央，就不符合真实，这种为了美感需要而扭曲真实的作法，是值得注意的。因为像钱穀这种写实画风，在宋元时期虽然不是没有往例，但毕竟不多，钱穀的开创之功，十分巨大，他在这幅画中虽然表现得不够真实，可以视为他的努力尚犹不足。不久之后，他作《纪行图册》时，追求真实的画风就充分确立了。

补 4《葑门》(图 21)

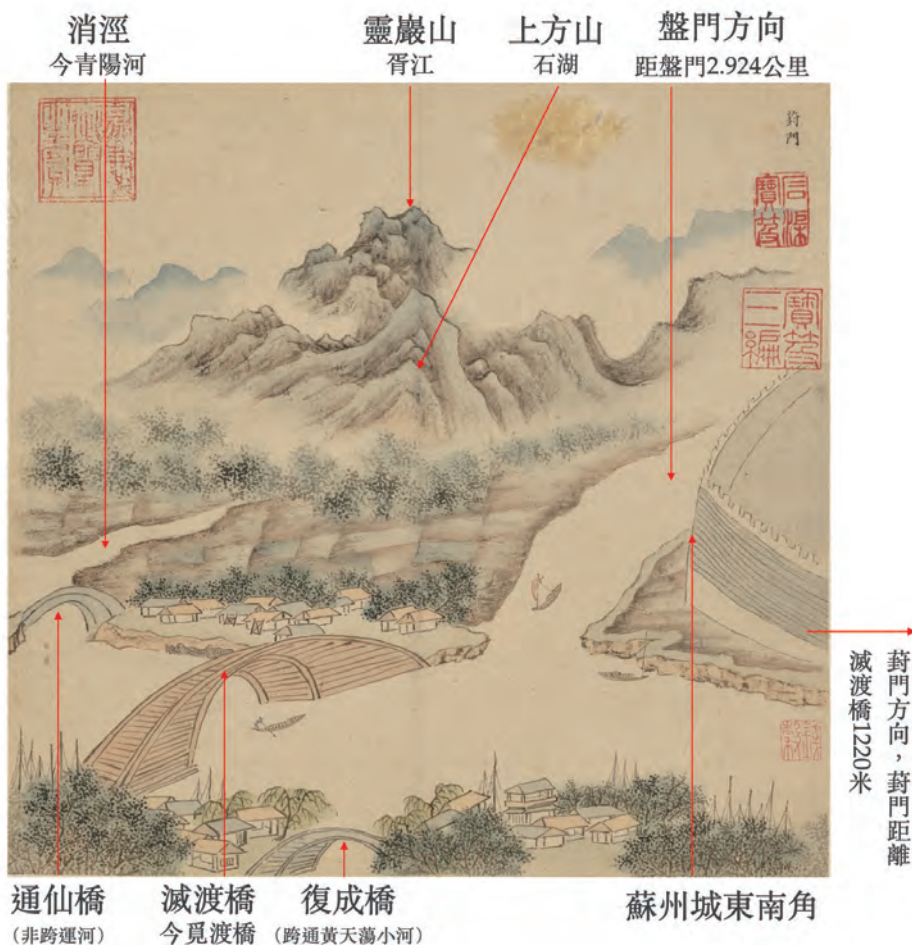


图 21 《白岳游图册》之《葑门》

钱穀《白岳游图册》的《葑门》图，与《纪行图册》的作法，已经完全一致了，这一幅也是《白岳游图册》的第

一幅,笔者认为钱穀非常清楚,他正在开创这种纪实的新画法。

图的右边是苏州城墙,钱穀并没有去管城内的风景,标题是“葑门”,但是葑门距离图中的灭渡桥尚有 1220 米。往城墙另一侧走去,是苏州南门——盘门,他也不处理。他主要处理的是灭渡桥,把灭渡桥画得和真实的桥非常相似(图 22)。请特别注意,他所要凸显的桥洞的高度、桥顶的薄度、两厢的厚度,都做到了。



图 22 苏州灭渡桥

在灭渡桥下方还有一座小桥,明代称为复成桥,桥下其实只是一条小河,可以通到黄天荡。现在还有这条小河,也还有一座小桥,但没有名称。

图的左部是消泾,今称青阳河,是很平常的江南小河,河外的小桥可能是通仙桥,是驿路桥之一,并不跨运河。在这个方向还有更远的小河与桥名可以选择,笔者选择的是最接近画者的一组,因为发现钱穀所设定的人画对象的距离,多则不过五六百米,一般都在二三百米内,消泾口距离灭渡桥 400 余米,应该是钱穀选择入画的极限了。当然,如果是有意处理大景、远景或是远山,距离就不在此限,看图的时候,自然会知道其区别。例如本图中画了两座容态奇崛的山,从方位及山的重要性判断,前者应是石湖的上方山,后者应是胥江畔的灵岩山。其实,上方山高仅百米,相距 9 公里,灵岩山高约 180 米,相距 14 公里,显然不可能像这样清楚地夭矫于画者的面前。可是钱穀仍然精心去营造它们的艺术美学姿态,可见积习甚难改除也。

3.3 苏州阊门至扬州扬子桥之行程

本小节继续处理钱穀《纪行图册》第十二幅《枫桥》至第三十二幅《扬子桥》。出阊门之后,钱穀所画的都是明代京杭大运河的主线,也就是阊门至扬子桥的水程(表 3)。

这一段属于京杭大运河的江南河段,明代正德年间,中原有流寇刘六、刘七之乱,但江南并未受祸;嘉靖中期以后,倭寇横行,侵扰州县,各地纷纷整修城池,对大运河的航道起了巨大影响。最明显的是,运河不再进入城中。无锡、常州,都在这几年中做出了运河改行城外的决定。在这样的变局中,钱穀的《梁溪》图,以南门为重点,但指出行船方向是西护城河;《昆陵》图仍然采由东水门入城的态势。从这些地方都可以看出钱穀《纪行

图册》中的大运河,正处在变化曲线的顶端,也就是将变未变的关键时刻。

表 3 金阊至扬子桥里程表

序号	图名	里程累计公里数	两站距离	各站 GPS	备注
11	金阊	167.324	0	31°19'2.26"N,120°36'4.90"E	今苏州阊门
12	枫桥	170.907	3.583	31°18'47.38"N,120°33'45.84"E	以枫桥顶为代表
13	射渚	174.469	3.562	31°20'22.71"N,120°32'33.88"E	以西郭桥河口之北为代表
14	浒墅	180.198	5.729	31°22'39.23"N,120°30'5.25"E	推算浒墅关闸口西岸为代表
15	望亭	190.69	10.492	31°26'53.80"N,120°25'42.63"E	在通吴桥西北,运河西岸
16	梁溪	208.483	17.793	31°34'2.54"N,120°18'10.14"E	以望湖门为代表
17	惠山/慧山	216.27	7.787	31°34'54.26"N,120°15'56.93"E	以惠山寺山门代表,里程计至高桥
18	洛社	225.025	8.755	31°39'12.37"N,120°11'6.51"E	依钱图定位于东北岸
19	横林	235.056	10.031	31°42'9.61"N,120°5'47.78"E	依钱图定位于东北岸
20	白家桥	247.473	12.417	31°45'42.06"N,119°59'14.03"E	依五万地图定位
21	毘陵	250.501	3.028	31°46'30.82"N,119°57'44.52"E	取南门通吴门,依天宁寺定位
22	新阊	259.251	8.75	31°48'56.64"N,119°53'19.58"E	依五万地图定位取城内河道新阊镇
23	奔牛阊	267.11	7.859	31°51'13.33"N,119°49'8.31"E	在万缘桥南方运河中
24	吕城	276.044	8.934	31°53'51.52"N,119°44'22.97"E	依钱图定位于东北岸
25	丹阳	294.918	18.874	31°59'24.88"N,119°34'18.06"E	以东门迎春门代表,外有迎春桥
26	黄泥坝	307.844	12.926	32°5'43.76"N,119°34'20.34"E	用五万地图,又,张复作夹冈
27	新丰	310.692	2.848	32°6'57.95"N,119°33'52.98"E	今辛丰镇,用钱图微调
28	丹徒	321.701	11.009	32°11'42.12"N,119°31'32.73"E	依钱图及五万地图定位
29	金焦	333.313	11.612	32°14'25.19"N,119°28'43.81"E	以焦山万佛塔代表,里程同京口
30	京口/镇江	333.313	0	32°12'55.43"N,119°26'10.29"E	以京口闸为代表
31	瓜洲	339.44	6.127	32°14'42.86"N,119°23'6.12"E	五万地图瓜洲渡口
32	扬子桥	349.282	9.842	32°19'43.14"N,119°24'50.79"E	以仪征运河入口为代表,桥今无

这段旅程,钱穀虽然以二十一幅图来处理,但实际上王世贞只用了八天就完成了行程,甚至包含了虎丘、焦山与金山的游览。王世贞在《适晋纪行》中继续写道:

二十日,晨,抵阊门,……未刻,出阊门,热甚,……觅轻舸虎丘,纵步生公石、千顷云,小饮塔下,从孙进士周绍具舟从。二鼓别,醉卧枫桥艖中,月满载矣。

廿一日,巳,抵浒墅……。暝,抵无锡,……解维去之。

廿二日,巳,抵常州,即发。

廿三日,夜半,约距丹阳七里〔约青阳浦〕,水浅甚,为群舟所壅。

廿四日,黎明,始达。暮,抵镇江。

廿五日,早,……呼舟舞逆风,破浪而东,舷侧数就水,兴发不可已。亭午,抵焦山,……登绝顶谒焦先生祠,……酒行至暮,辄大眠,度四鼓月出,起呼酒,之山门小坐。……

[廿六日]辰刻,命饭毕,扬帆抵金山,顷刻而度,……薄暮,始复归京口,小憩舟所。

二十七日,黎明与诸友别,出京口,便风扬帆,抵瓜洲,日始出,大约如昨,而云物光彩半之,遂登陆。亭午至仪真县。

计算文中的行程,王世贞在六月二十日晨抵阊门,二十七日抵仪征。途中他在苏州虎丘停了一个白天,在焦山和金山又游玩了两日,实际上只有二十一日、二十二日、二十三日、二十四日昼夜行,以及二十七日航行半日,其中还在距丹阳县城七里的青阳浦与丹阳之间因水浅而塞船,七里水路走了五六个小时。分析其逐日里数,二十一日上午巳时至二十二日巳时,日夜兼行,自浒墅至常州约 69.8 公里,时速约 2.9 公里;之后仍继续开船,二十三日夜半到距离丹阳七里处,约行 41 公里,时速约 1.05 公里,速度降低的缘故,应与途中经过新闻、奔牛闸、吕城闸三闸有关;接下来因舟阻而行速迟缓,黎明始达丹阳;接着是二十四日,白天如常行船,约行 36.8 公里,时速约 3 公里。总而计之,王世贞自阊门至京口的行速,都在 3 公里上下,应是使用了风帆的缘故。

纪-12《枫桥》(图 23)

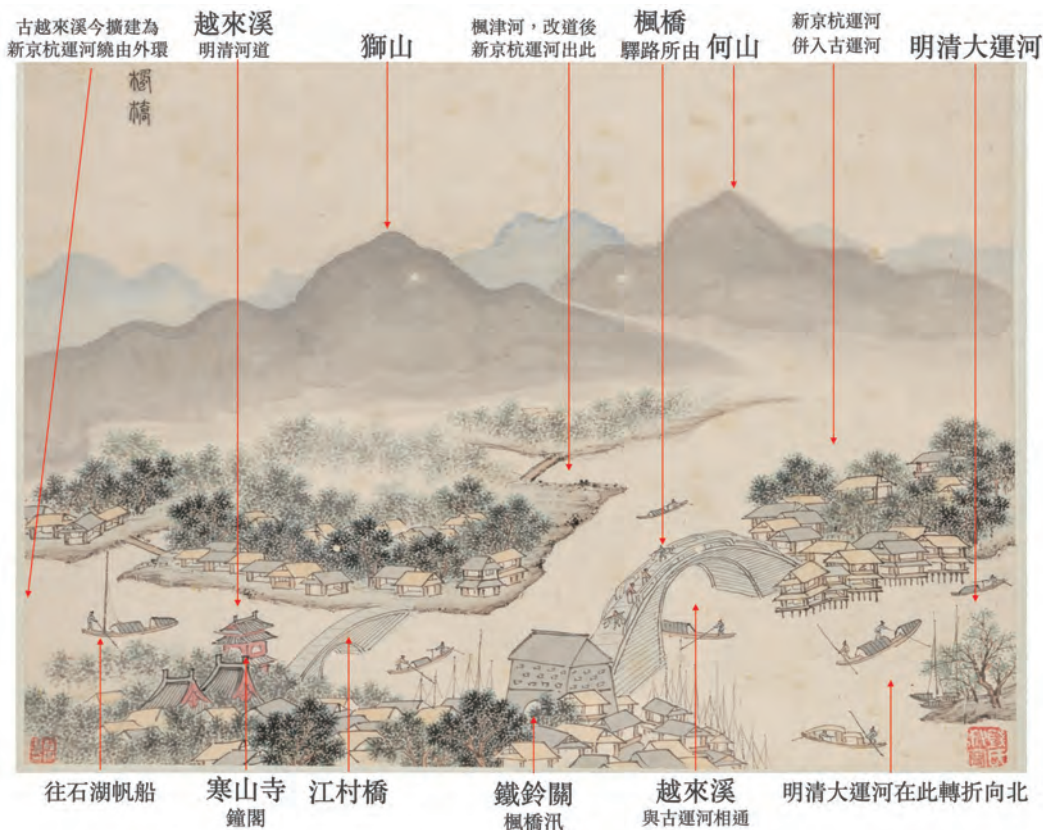


图 23 《纪行图册》之《枫桥》

枫桥是知名景区,图中铁铃关、枫桥、江村桥、寒山寺、枫津河,现在都还有古迹,方位角度都很准确。前方有两座近山,北为何山,海拔65米,距离2.6公里;南为狮山,海拔84米,距离3公里。大运河在枫桥前作90度转折,图中也如实显示。图中央为越来溪,原宽仅十余米,现扩建为水宽超过90米的新京杭大运河,施工者虽然为了避免破坏古迹,另开河道从外围绕过此小区,但仍然相当程度地改变了钱穀图中所现的原有形貌。枫桥在铁铃关前,跨越来溪与运河间水道,是单孔大桥。北京国家图书馆典藏了一张民国早期的照片,笔者以迭图方法在PhotoShop上与现存修复的古迹比较(图24),长、宽、高皆相同。实测桥顶高约8米,桥下河面宽15米,桥洞宽13.5米。此外,江村桥的规制与枫桥相差不多,但本幅既以枫桥为主角,钱穀乃把江村桥画成相对低小。



图24 古今枫桥对比

纪-13《射渎》(图25)



图25 《纪行图册》之《射渎》

射渎在古代相当有名气,但五万分之一地图及现代的谷歌、天地图、百度、高德等地图都不记载,过去阅读明清行记与诗篇时,只能以路程书所说的“距枫桥十里,距浒墅十里”来推测,总难以确定,看见钱穀此图,才豁然而解。由此也可以看到钱穀以画面作具体形象的展示,对于大运河研究,实有突破性的价值。

比对五万分之一地图及 Google Earth Pro 卫星地图,就射渎河与西郭桥河注入大运河的形状角度而言,射渎河口的所在稍稍偏北,西郭桥河口稍稍偏南,画中的位置都与现地吻合,因而能根据它来为射渎口完成 GPS 定位。此外,射渎桥与西郭桥都在此图中出现,而明清方志却只记载射渎桥迟至万历九年才重建,据此图可补纠方志之阙。^①

西郭桥河与阊门北方的山塘河本是一河^②,中间经过虎丘。但明清旅客登临虎丘之后,通常都回到枫桥再向大运河出发,除非必要,很少人直接经由郭西桥河到大运河。^③这也是大运河研究中有趣的课题。不过,即使如此,钱穀在图中还是放了两艘帆船及一只游船航行其中。

至于本段大运河中,北行船皆用帆,南行船皆用纤,不知作者有没有什么用意。

纪-14《许墅》(图 26)

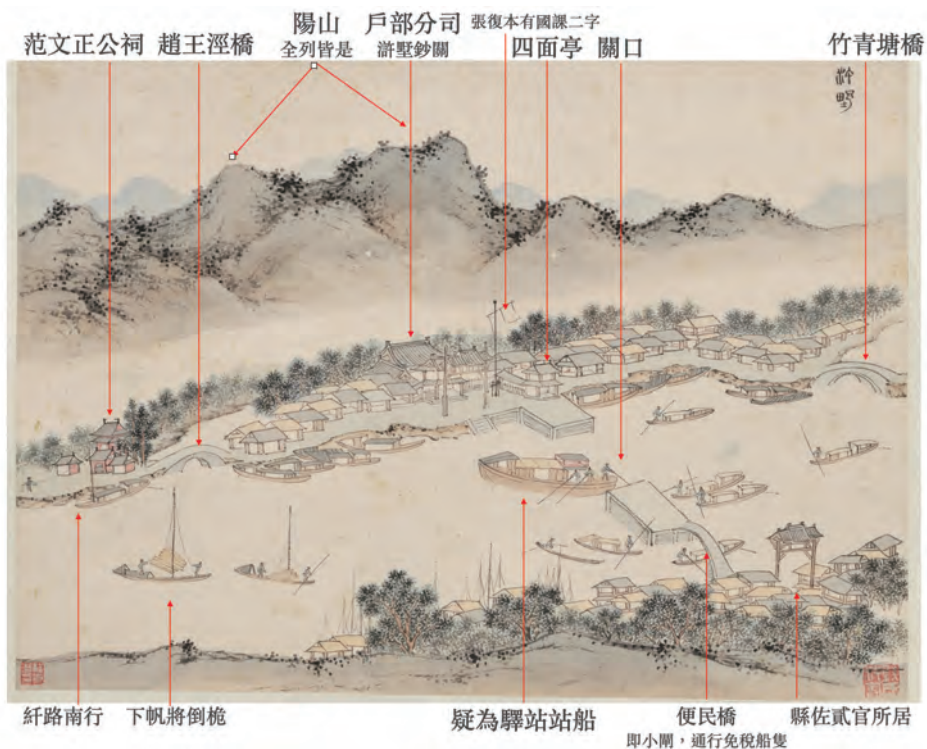


图 26 《纪行图册》之《许墅》

① 见《崇祯吴县志》，卷 25，页 21b：“射渎桥，通阳山诸泾，明万历九年重建。”

② 见《同治苏州府志》，卷 33，页 22b：“虎西桥一名西郭桥，俗讹西瓜桥，明万历四十年邑人徐冲伯重建，后圯，清康熙十二年重建，分司主事刘廷献记。二桥〔指山塘桥及虎西桥〕并阊门外山塘至射渎界口。”

③ 例如万历九年(1581)，冯时可督学黔中，途中云：“廿八日〔一月二十八日，1582/2/20，2298934〕，午，回姑苏，泛小舟诣虎丘，因遂留宿。……初三日，夜泊枫桥，霜钟出寺，依然张继诗中景。”见〔明〕冯时可撰《西征集》（明万历年刊本），卷 1，《西征记》，页 7b-8a。

“许墅”即浒墅，浒墅关是大运河中最著名的钞关，一般称为户部分司。关前有户部分司的牌坊，也有上书“国课”二字的长竿旗及四面亭，日本策彦周良《初渡集》有详细描写：

廿日〔十一月二十日，12/29/1539，2283540〕，已刻，开船，左畔有门，横揭“户部分司”四大字，门右方有长竿旗，旗铭书“国课”二大字。又有四面亭，东额横揭“逝者如斯”四大字，西揭“振人有觉”四大字，北揭“声均远途”四大字，南面不见，故不记之。^①

策彦周良所记的门，就是牌坊，图中有之。长竿旗在牌坊右，自河船望之，果然在门的右侧。钱穀原画的旗面留白无字，张复临摹时补入“国课”二字。四面亭在旗杆之右，浒墅关前的河道是西北—东南走向，策彦当天是北行入京，船从东南方向北上，先看到东面，再看到北面和西面，都没有问题；南面就是接近浒墅关办公区的那一面，从河上是看不见的，所以他说“南面不见，故不记之”。

浒墅关的办公区分别设在运河两岸，河西岸是户部分司，河东岸则为长洲县佐贰官驻守；户部所收税与地方所收税不同，每船到时，两边都要登船查验。《浒墅关志》也记载了船只课税的规定，户部所颁则例是以梁头尺寸来分别船舶大小^②，早先是五尺起至一丈四尺，共分十个等则；崇祯时放大为七尺起至一丈八尺，分十二个等则来收税。由于只量船的梁头阔窄，所以奸商们都竞作狭长船。前述夏士德所著《中国帆船》一书，就曾记载一种专门在大运河航行的可以拆解的超长型货船（图 27）。

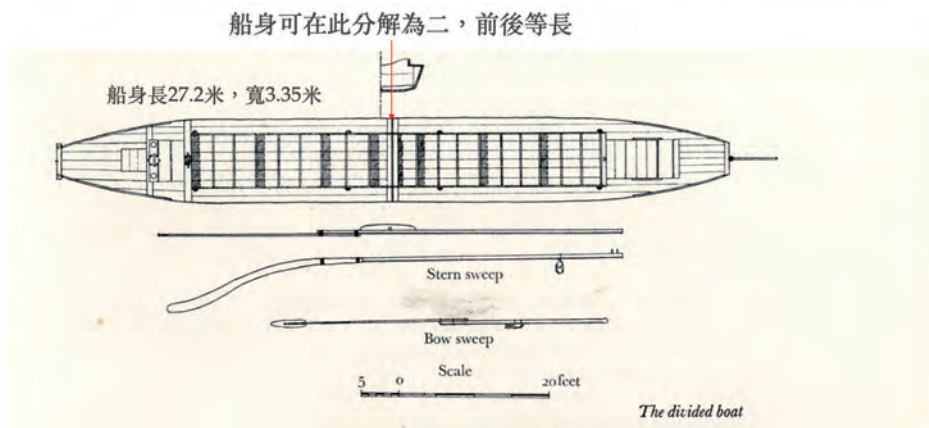


图 27 大运河上的两段式长船

资料来源：G. R. G. Worcester, *Sail and Sweep in China*, London: Her Majesty's Stationery Office, 1966, pp. 65-66.

这是大运河特有的货船，船身特别狭长，遇到水浅、转弯、停泊不便时，还可以从中间拆分成两条船。船的梁头宽 3.35 米，按税则属于一丈一尺之例，可是它的长度有 27.2 米（八丈五），《浒墅关志》曾举例说，奸商有造船“宽不及一丈八尺〔5.76 米〕，深一丈有余，长十丈有余〔32 米以上〕，载货四五千石”，这个问题，从元代开凿大运河以来便很严重，详见《元史·河渠志·会通河》。^③ 不过，依比例来说，该船只逃漏税的严重性，还不

① 见《策彦和尚入明记·初渡集》，卷下，页 60。

② 见〔清〕凌寿祺纂修《浒墅关志》（南京：江苏古籍出版社，1992。收入《中国地方志集成》第 5 册），卷 5，页 17b，总页 113。

③ 见〔明〕宋濂等撰《元史》（北京：中华书局，1976），卷 64，《河渠志·会通河》，页 1613-1614。

及夏士德所见到的这艘可分解船。

浒墅关口的形状,未见其他记载,以本图为第一手数据。关口上正在通过的大船,据其长宽尺寸比例和船上的起居铺陈设备,而且入关即过、没有任何稽征来判断,有可能是驿站的站船。不过,朝廷设关津以征商税,必定会有关口启闭之法,遇夜则锁钥,以防私渡。《浒墅关志》云:“浮桥即关口巨舟也,关以桥为启闭”^①,是以浮桥启闭来控制关口,又称桥栅^②。但图中未见浮桥,或许是一时撤去,未知其详。大关口旁又开挖了名为“永通渠”的越河,在河上设便民桥,也于图中可见。有关便民桥的记载,见明陈琦《永通渠记》:

谓往来小航且与商舟鳞次放行,能不苦于稽滞乎?爰谋爰度,乃即关辖之防,命工凿小渠,以石固垒,其修若干尺,广六尺余,仅容刀舟之度,一时之农工、渔樵、婚丧之人,行旅裹粮之辈,晨夕往来,无复艰阻。^③

浒墅关镇的占地比图中所绘的区域更大,由于商业关系,此地十分富庶,居民众多,且有学校,建有文昌阁,文昌阁古迹至今犹存(31°22′15.21″N,120°30′33.64″E),本是颇有规模的大镇,但钱穀的画面聚焦在浒墅关口,仅扩及左右两条小河,至河旁的范文正公祠为止^④,全长取约700米而已。因此,前述之文昌阁,以及浒墅关南北跨运河之桥,如南侧的兴贤桥,北侧的南新桥、普思桥,都没有画出。

至于浒墅关背后的阳山,最高峰314米(31°20′38.41″N,120°27′23.64″E),一般峰岭约在300米以下,山顶棱线长约2.5公里,呈南北纵走,与浒墅关的直线距离约5公里左右,自关口西望,可垂直相遇,确如画中所见。

纪-15《望亭》(图28)

本幅主体为望亭巡检司城。在望亭水利枢纽工程的改造下(图29),望亭一带变化很大,清末运河宽约50米弱,现代大运河宽超过90米,蠡河(望虞河)也百余米,河道也有改移,今日大运河以十字高架方式通过蠡河,并不交会。清末望亭镇已南移约1250米(31°26′24.27″N,120°26′20.51″E),行政区划也由隶常州改隶苏州。现今镇政府更远迁至望亭水利枢纽以西4.3公里外(31°25′26.45″N,120°26′49.28″E),因此,钱穀图中的望亭巡检司不易定位。不过,由于方志记载望亭是无锡县的最南端,与苏州的长洲县交界,经通吴桥,过乌角溪口^⑤,就是长洲县^⑥,所以,笔者利用二万分之一及五万分之一地形图,判断乌角溪在今月城河稍北,再以江苏水利协会的《北望亭长坝开桥转河去坝后之水象图》^⑦,确认了通吴桥名的所在,然后将望亭巡检司定位在31°26′50.59″N,120°25′44.52″E。

① 见〔清〕高龙光修、朱霖纂《乾隆镇江府志》(清乾隆十五年增刻本),卷9,《嘉靖十六年赋役册·船只例》,页1a:“站船每只长四丈一尺五寸,阔八尺六寸。”长宽比为1:4.826。

② 见《浒墅关志》,卷8,页4b。桥栅,见〔元〕方回撰《桐江集》,续集,卷13,页6b:“索米开桥栅,征钱运堰车。”

③ 见《同治苏州府志》,卷33,页21b,引〔明〕陈琦《永通渠记略》。

④ 范文正公祠,见《隆庆长洲县志》,卷6,页13a。

⑤ 见《正德姑苏志》,卷19,页13a:“通吴桥,旧名通波,跨乌角溪,本木桥,宋至和二〔1055〕始易以石。嘉泰二年〔1202〕,里人陶光大重建改今名。”按:“通波”之名,《弘治重修无锡县志》作“风波桥”(卷3,页11a-11b)。

⑥ 通吴桥为苏州分界,见〔明〕佚名《洪武无锡县志》,卷1,页14a:“出州南门,迤迳东南行,过新安镇,至望亭乌角溪口通吴桥,与平江路长洲县界驿道接,从此径平江城,为州之向南驿道。”

⑦ 见《江苏水利协会杂志》第15期,1923年9月。收入夏锦文、韩显红主编《近代大运河史料丛编》(南京:凤凰出版社,2021),第17册,页392。

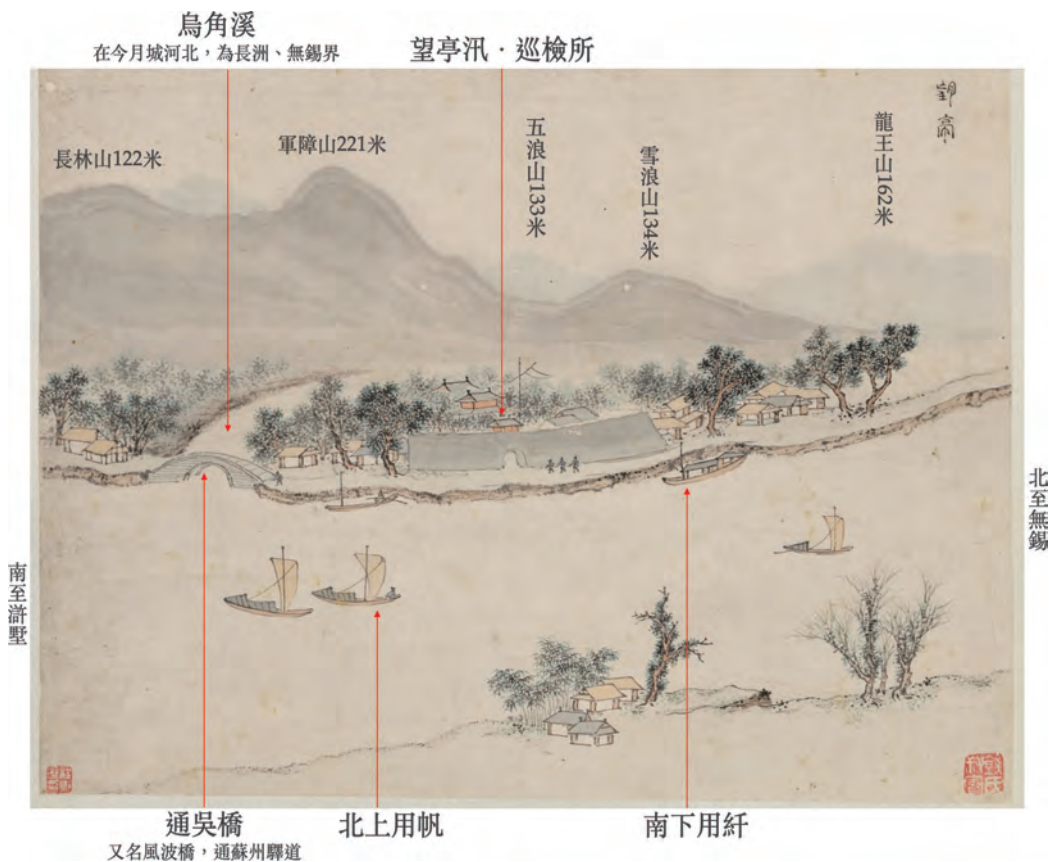


图 28 《纪行图册》之《望亭》



图 29 跨望虞河之沙墩港桥 (31°27'4.908"N, 120°25'7.47"E, 自望亭水利枢纽拍摄, 外即太湖)

望亭自古就是大运河的重镇，也是东经常熟而出大江，西渡太湖而至宜兴的交通枢纽，因为军事价值高而设有巡检司，往来船只也临泊于巡检司前。^① 不过，其他巡检司的规模没有这么大，更未见筑城，唯于望亭见

^① 见《策彦和尚入明记·再渡集》，卷上，页30，总页354：“十五日〔十二月十五日，1549/1/13，2286843〕，晴。寒意峭峭。已刻，离枫桥而开船，船路三里许而泊于中流。以风之急也，午时，又开船，未刻，到望亭巡检司而泊矣。”不过，在巡检司前只是临泊，接着，他又写道：“欠挽夫，酉刻，打挽夫即又开船，夜过半之顷，到县南七里亭而泊。”

之,疑与嘉靖中的倭寇有关,即使如此,史传及方志都未见筑城记载。钱氏此图可补史籍之阙。

清军入关时,望亭同样因地为当要路之冲,受屠戮甚惨,清顺治十四年(1649)陆嘉淑《北游日记》曾云:

十五日〔四月十五日,1657/5/27,2326414〕,过望亭,……往日居民数里,屹然巨镇,今无一家矣。^①

谈迁于顺治十年(1653)及十三年(1656)来回两度经过时,其所记云:

二十三日〔六月二十三日,1653/8/15,2325033〕望亭镇,往夹河环阨,今左岸茭舍屠沽者数家耳。

十六日〔五月十六日,1656/6/8,2326061〕望亭镇,旧市廛五里,南北各跨石桥,今圯其北,存其南,居人才百卅家。^②

所谓“往日居民数里”,图中城墙西北以外的居民区果然也有这种富庶的景象;文中说“南北各跨石桥”,图中所见望虞河桥,或其所见在南之石桥欤?

望亭背后的西方之山,分两行陈列于太湖边,直线距离 17.5—19.8 公里,笔者已一一加以标记,以见钱穀所图之不虚也。

纪-16《梁溪》(图 30)



图 30 《纪行图册》之《梁溪》

① 见〔清〕陆嘉淑撰《北游日记》(北京:线装书局,2003。收入《古籍珍本游记丛刊》第6册),页2a。

② 见〔清〕谈迁撰、汪北平校点《北游录》,“纪程”,页5;“后纪程”,页149。

本幅中,钱穀可能有两个目的,主要目的是处理无锡南门外的景物,次要目的是指示后续的航行方向。

梁溪即无锡。在处理无锡南门外的景物时,他仍然秉持一贯作法,把主取景限制在700米以内,首先画出运河两岸的烟墩——钱穀图中出现大量烟墩应与倭寇进犯有直接关系。然后图面向右开展,有无锡往苏州驿道上的孤渎桥^①,再向右是跨运河的阳春桥,再向右是锡山驿^②,再向右是度僧桥^③,已经离南禅寺不远。然后是东、西护城河,西城河上张复画出黄泥桥,驿路由此入城;而钱穀所画的原作上,桥为大树所遮而未见,是张复在临摹时增补了。东城河即弓河,西城河与东城河都在南门外注入运河,图中的东城河只看见河口一角,此河到民国十二年(1923)江苏水利协会《无锡近城梁溪运河开放计划图》中还很清楚,现已填平。最后是无锡南门阳春门及城楼抚熏楼^④,沿河街市繁华。

钱穀这幅图把南门的水门画得很清楚,应与当时大运河穿过城内有关。无锡县运河本来是经过城中的,运河从常州来,自北而南流,到芙蓉湖,一派由外城河进入北水关,穿城而行,直达南水关,其直如弦,明人呼为“运河”,有时亦称“弦河”或“直河”,清代无锡城由无锡、金匮两县分理,两县分界就是这条河。明代方志中所有与此河相关的记载,都称它为“运河”。但是,嘉靖三十三年(1554)因为抵抗倭寇,知县王其勤奉命修筑新城,新城完工后,有城门禁夜的管制,夜间不能通行城内水道,因而不宜再作为运河,长行船只改行城外,因而清人及今地图称之为“古运河”,清代刊行的方志也改以“直河”或“弦河”称呼,不再称它为运河。

本来,无锡北门外有东城河,东流经东门到南门口,与西城河及北水关南来的城中运河三水交汇,并为南下苏州的大运河。不过,嘉靖三十三年新城修成后,并没有选择东城河为替代运河,前述清代及今地图所称的“古运河”位于更东边,在羊腰湾西南(31°33'54.83"N,120°18'20.58"E)处,汇入大运河。现存跨塘河古迹(31°33'50.31"N,120°18'25.11"E),在上述汇入口之南,所以钱穀把这条新的替代运河画在渡僧桥与阳春桥即跨塘桥之间,没有疑问。令人困惑的是,图中的孤渎河与孤渎桥,与现代位置差别很大。在本图中,孤渎河口与孤渎桥都在阳春桥的南边,但是,江苏水利协会的《无锡近城梁溪运河开放计划图》、民国七年(1918)日军参谋本部陆地测量总局的《江苏省五万分之一地形图·无锡》幅,以及现代的各种电子地图中,孤渎河都被放在阳春桥之北,与前述古运河相对;在新的孤渎河口出现了一座黄泥桥,黄泥桥在《弘治无锡县志》中对应的是“跨城河”,不知为何变成跨孤渎河。《弘治无锡县志》本来指出孤渎桥是往苏州驿道上的桥,可是,孤渎桥名称虽然仍在,却被移到西边,不当苏州驿道之处了。古今地名与地貌变化,于此为烈。

又,前面说过钱图有第二个目的,请看图上方所绘的梁溪河西定桥,这座桥的形制十分特殊,《乾隆江南通志》云:

① 见〔明〕吴翀、李庶撰《弘治重修无锡县志》(明弘治九年刻本),卷3,页10b:“孤渎桥,通苏州驿道,桥下通梁溪,俗称石灰桥。国朝景泰四年县丞邢隆拱改建石梁。”孤渎桥下的孤渎河通梁溪,与现地所见相合,今更名耕渎河。

② 阳春桥及锡山驿,见〔明〕卓天锡修、孙仁增修《成化重修毗陵志》(明成化刻本),卷4,页8b-10a:“阳春桥在锡山驿南,跨运河,俗名跨塘。正统三年巡抚侍郎周忱建。”本桥古迹今有复建。

③ 见《弘治重修无锡县志》,卷3,页10a:“南津桥即度僧桥,元元贞元年重建更今名,国朝天顺六年又重建。”此桥古迹今亦复建。

④ 见《洪武无锡县志》,卷1,页14a-14b:“四正门:……南为阳春门,径平江路,又名朝京。……三偏门:董家门,通南禅寺前。”今无锡市重建南门古迹,题为“望湖门”。

西定桥,县城西南一里跨梁泾,明嘉靖中建。下为五洞,旧有亭以便登览,据一邑湖山之胜。^①

图中的西定桥果然是五洞,上有亭屋,除了反映钱穀的写实之外,须注意者,从无锡南门一带望西定桥时,不但距离有 1.5—2 公里远,而且,视线被城墙与林木所遮,根本无法望见。那么,钱穀为什么要把这座西定桥提出来?目的应是在提示下一段行程会在西门方向,他们的船只将要经由西定桥旁往惠山去。如果我们退一步再来看全图,也会发现他因为把方向重心兼顾到即将前行的城西,而相对简略了东面的东城河与南禅寺(图 31)。



图 31 整修后的南禅寺(塔仍旧址,寺已由塔西迁于塔东,重修之望湖楼在照片左侧)

纪-17《惠山》(图 32)

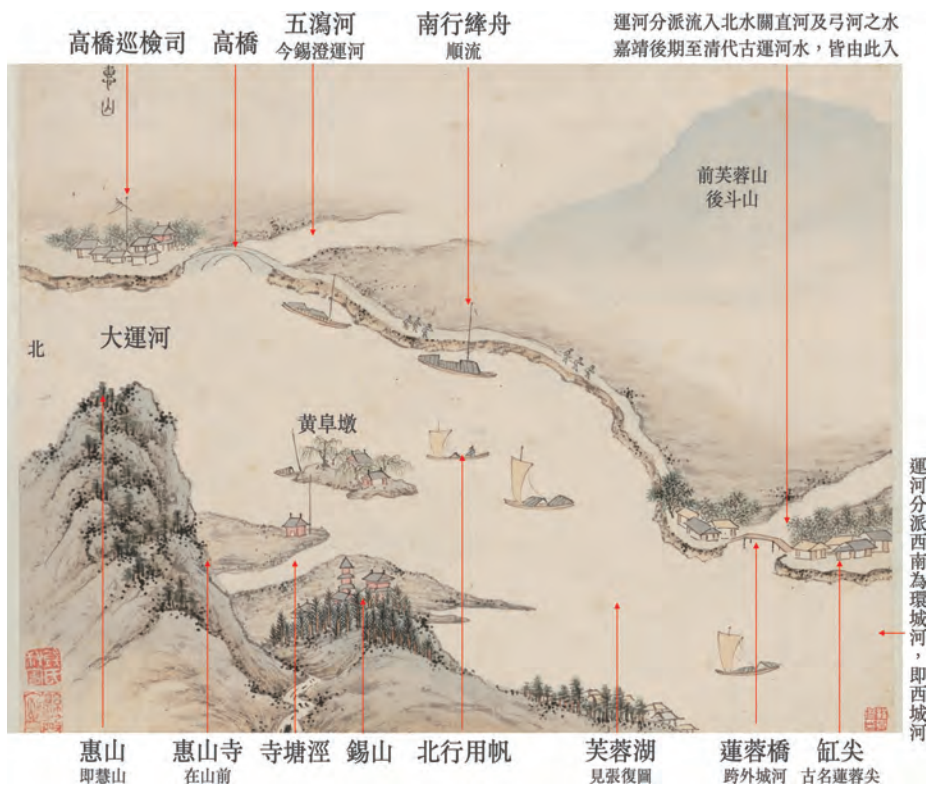


图 32 《纪行图册》之《惠山》

^① 见《乾隆江南通志》,卷 25,页 45b。

前文指出,在王世贞到此前,无锡新城已经建好,船只绕行城外已是新规定,再加上王世贞不愿与人应酬,因此,他到了无锡南门并不入城中运河,而是经由西城河北上。西城河又名环城河,一路上,先经过西水关与梁溪河交会口,再沿环城河而前,就到了图中所见之处。画者显然没有登岸,只以舟中为据点。

回到图上,在右下半部,首先看到的是缸尖(31°35′10.01″N,120°17′9.80″E),又称莲蓉尖、缸尖嘴,这是两河夹抱而形成尖锐的江上洲渚,外城河在北,环城河在南,从缸尖走过跨越外城河的莲蓉桥^①,就进入沿着河东岸修筑的驿路。现代公路也利用驿路向北修筑,称为北塘大街,行走1090米,就可以看到图中所绘的运河中小岛——黄阜墩(又作黄埠墩,31°35′29.96″N,120°16′42.04″E)。

笔者在东岸驿路(31°35′31.698″N,120°16′43.218″E)处,向西拍摄黄阜墩(图33),前方的残山就是惠山的北端,山势已颓,距离仅约175米。一条通往锡山、惠山的寺塘泾,就正对着黄阜墩,照片中蓝色水管处就是寺塘泾的河口。从距离与视觉上的对比感可知,钱穀是把重心放在“芙蓉湖—黄阜墩—锡山—惠山”这个小范围。但由于他们并未上岸去游惠山,所以只画出眺望中的锡山的寺与塔(锡山塔,31°34′49.70″N,120°16′15.43″E,图34)^②,并且以吴中画家固有的画山技法,画了一座精致美丽而不真实的惠山山峰。至于隐藏在惠山山脚的惠山寺及二泉等建筑物,因为视线所不及,并没有画出。



图33 黄阜墩

本段运河乃唐芙蓉湖旧址,宋元以来淤垦为田,张复标为芙蓉湖,盖用旧名。《弘治无锡县志》云:

① 见《弘治重修无锡县志》,卷3,页3b:“莲蓉桥在北门桥北,跨外城河。唐贞观三年建。通江阴有闸,以湖故名。元大德间重建,国朝正统十一年知县项坯改建石梁。”此桥因芙蓉湖水分入外城河而得名,故应在缸尖,名称“蓉”字应作“蓉”。

② 谈迂舟行经过此地时,也看见此塔。见《北游录》,“后纪程”,页149:“西南锡山上有塔,次慧山,穹然高也。”

芙蓉湖在县东北兴道乡,《寰宇记》云:“上湖,一名芙蓉湖,亦谓之无锡湖,西去常州五十九里,东西四十五里,南北四十里,深五尺,东流为五泻水。”《吴地记》云:“无锡湖万五千三百顷,为晋陵上湖,又云无锡湖,通长洲,多鱼而甚清。”《陵羽记》云:“慧山东北九里有上湖,一名射贵湖,一名芙蓉湖,其湖南控长洲,东洞江阴,北掩晋陵,苍苍渺渺,迫于轩户,故慧山有望湖阁,极目百余里皆荷花,以为江南胜处。唐岁皮日休与陆龟蒙及毘陵魏不琢共为烟水之乐,时乘短舫,载一甌酒,由五泻径入震泽,穿松陵,抵杭越,号其舟曰五泻舟。晋张闳尝基其中,泄湖水入五泻,盛冬着赭衣,令百姓负土,欲塞湖为田,不成而止。至宋,居民因其旧迹,筑堤堰水,由是南东其亩矣。”^①



图 34 远见锡山塔

由文中所载,可知唐时芙蓉湖之盛,但经过长期官民围湖开田,到了明代,已变成了图中所见的运河河道。

回到黄阜墩的拍摄点,仍然沿着驿路,再向西北约 4 公里,可到高桥(31°37'15.01"N,120°15'39.07"E)。此地有巡检司,有高大的石桥,所跨的五泻河乃是重要的水路,在明代已经阔六丈,深七尺;泝流四十里至江阴、晋陵两县界,从界北四十七里,至申浦上口北入大江,潮汐所至,可胜二百石舟^②,今称锡澄运河。

纪-18《洛社》(图 35)

本幅主要突显出洛社桥,洛社桥是跨运河的大桥^③应为主因。洛社桥旁有神庙,乃是因王右军典故而知名

① 见[明]吴翀、李庶撰《弘治重修无锡县志》(明弘治九年刻本),卷 16,页 3b-4a。

② 见[明]不著撰人《无锡县志》,卷 2,页 29b-30a。

③ 见《嘉庆无锡金匮县志》,卷 5,页 16a:“洛社桥,跨运河,旧在开利寺西,唐麟德年建,元至大、明正统中重建,国朝顺治间修,乾隆三十九年知县郭本才移于开利寺前,里人张雅宗等重建石梁,咸丰十年毁。”

的开利寺。^①此间的房舍,主要在东岸,谈迁经过此地,在《北游录》中写下:

戊子[闰六月二十五日,1653/8/17,2325035],晨发,……五里,洛社桥,左墟而右廛,凡乡落类然。^②

谈迁本次船行方向是朝北,所以“左墟”是指洛社桥的西岸,“右廛”是指洛社桥的东岸,图中西岸屋宇人家不及东岸,或即所谓“左墟而右廛”之故。谈迁回程时,看见桥坍了:“十三日[五月十三日,1656/6/5,2326058]三十里,洛社镇,居人甚少,桥圯。”两次经过,中间才相隔三年,残破更甚。^③

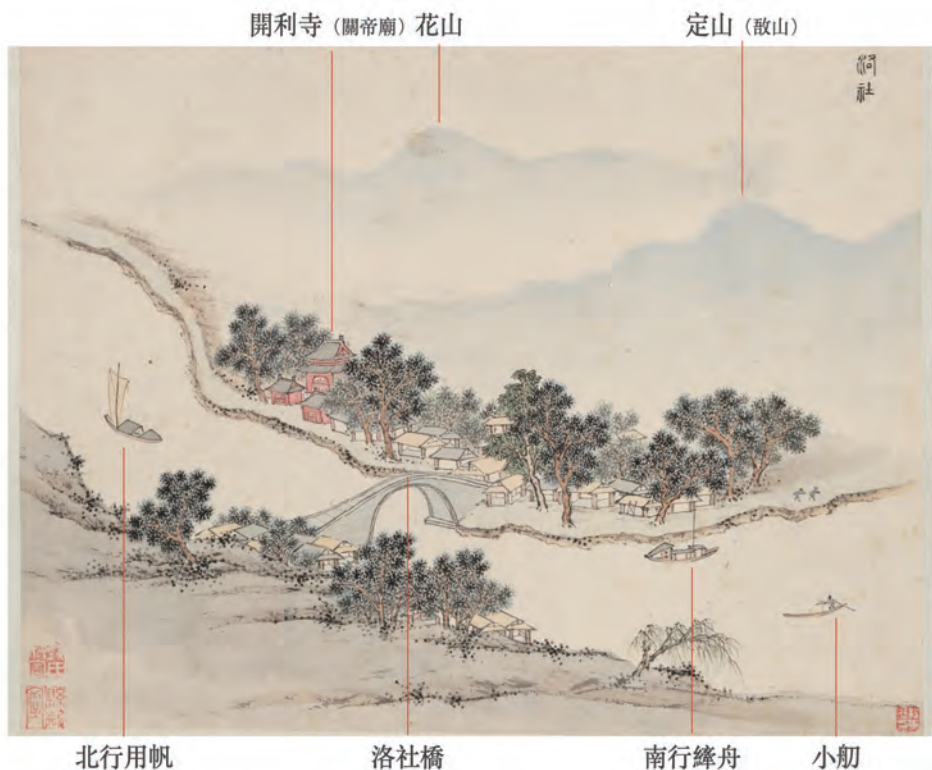


图 35 《纪行图册》之《洛社》

图中有远山,以五万分之一地图检寻,应是花山与定山,花山(31°51′11.73″N,120°17′20.68″E)海拔 240 米,定山(31°53′1.34″N,120°21′54.65″E)海拔 263 米。两山在江阴县,相距 20 余公里,恐怕很难看见。

纪-19《横林》(图 36)

横林有急递铺,是常州往无锡驿路的第四站,地位与洛社差不多。图中所见横林桥似乎比较高^④,帆桅过

① 见《正德常州府志续集》,卷 5,页 12b:“开利寺,在县西北三十里洛社镇,相传为晋王右军别墅,成化二十二年僧员暹修建。”又见乾隆《江南通志》,卷 45,页 26b:“梁太清初建始名兴福,宋景佑三年赐今额。”

② 见《北游录》,“纪程”,页 6。

③ 见《北游录》,“后纪程”,页 149。

④ 见《乾隆江南通志》,卷 25,页 44b:“横林桥,县东南三十里,跨运河,元至正中建,明正德中重建。”

桥,未见眠倒。桥南有真武庙^①,桥北有保宁寺^②,驿路在运河北岸。横林镇一带现代变化很大,在大运河地名定位中不易认定,今横林镇政府又移到运河南,更增困难。

钱图有两处可帮助地名定位。第一,图中的民居聚集于运河北,可确定明代横林镇应定位于横林桥北端;第二,图中没有水碓桥(31°42′22.04″N,120°5′19.70″E)^③,可见横林桥在水碓桥之西,而且尚有相当距离。五万分之一地图所标横林镇地名,与水碓桥相距 2217 米,正与钱图反映的情况相似。

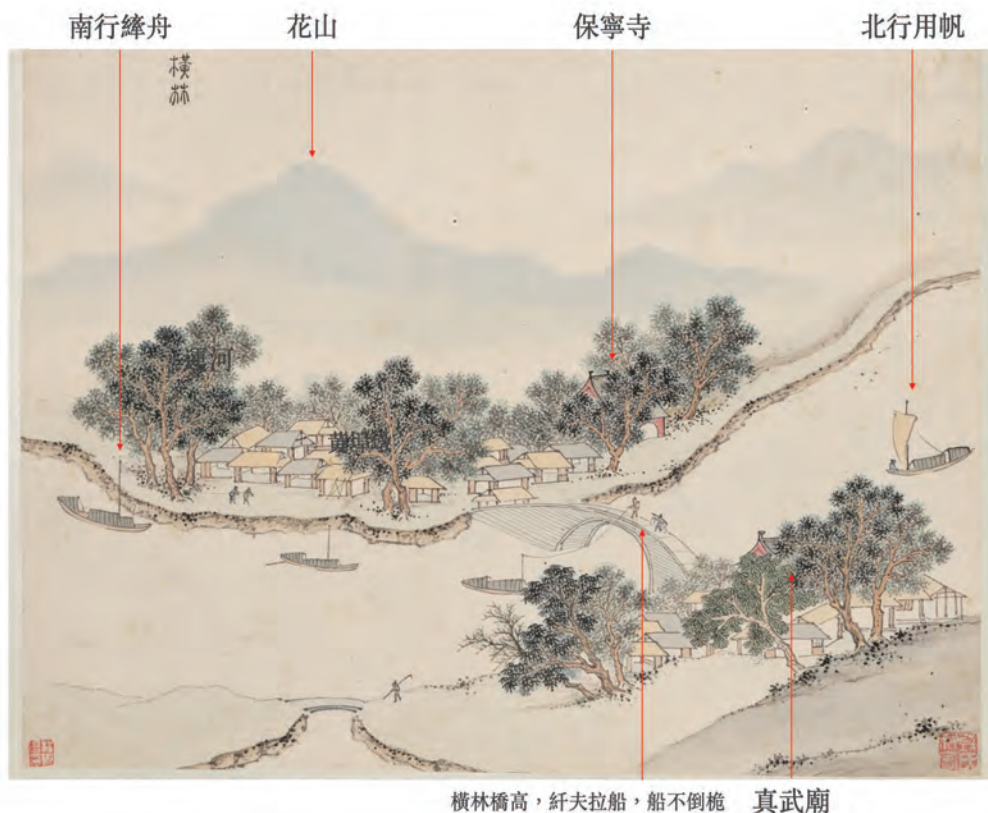


图 36 《纪行图册》之《横林》

纪-20《白家桥》(图 37)

图中的白家桥颇高大,因为跨在运河上,其大小规式可能与娄门桥相似,请参看前文《娄门桥》的解说。此桥又名政成桥^④,因为近接常州城,常有行舟泊宿。桥两端都有牌坊,据崔溥《漂海录》的记录,为进士牌楼:

① 见[清]王其淦修、汤成烈纂《光绪武进阳湖县志》(清光绪三十四年刻本),卷 29,页 28b。

② [明]刘广生修、唐鹤征纂《万历常州府志》(明万历四十六年),卷 2,页 11b:“保宁寺,在横林镇北,宋太平兴国间建,名接待院。庆元间改今额,元末废,国朝洪武十五年重建,正统间建佛殿僧庐丈室,有水竹居可憩。余少年肄业于此,今为居民所侵,鞠为禾黍矣。”

③ 见《正德常州府志续集》,卷 2,页 55a:“水碓河,在县东四十里横林镇东,南枕运河,北经无锡界,入青阳乡”,此河在大运河北,注入大运河,河口有水碓桥,为驿路桥。不过,[明]卓天锡修、孙仁增修《成化重修毗陵志》云:“水碓桥,在横林市东”(卷 4,页 7a),方位正相反,修志者误也。

④ 见[清]于琨修、陈玉琪纂《康熙常州府志》(清康熙三十四年刻本),卷 5,页 21a:“政成桥,俗名白家桥,王恕孙仁建。”

十九日(二月十九日,1488/3/31,2264639),至常州府。是日晴。……日夕,过个雁铺大桥,至采菱桥,桥之东西,皆作二层阁以当路,即进士牌楼也。^①

“雁铺大桥”是形容桥的宏伟,“采菱桥”指跨越采菱港之桥,崔溥使用的桥名是以河为名,大概没有人告诉他这座大桥的名字是白家桥。



图 37 《纪行图册》之《白家桥》

现代地图无白家桥,五万分之一地图有白家桥,可见此桥至民国早年犹存。笔者利用五万分之一地图与钱图互相比较,以定位白家桥之 GPS 地址,其方法如下。

钱穀图中白家桥南端有采菱港,此河南流 15 公里余,注入太湖,河名古今相同。^② 图的左上角河道,今称青龙河,上游为横塘河,通江阴县,皆今名,古名不详。在五万分之一地图的白家桥地名处,不但有此二河,位置距离相近,更吻合的是,五万分之一图中也把白家桥的桥形符号画在采菱港与大运河交会口的左侧,使得古画图与该地图的叙述得以互证,进而确认白家桥的地址应为 $31^{\circ}45'42.06''N, 119^{\circ}59'14.03''E$, 虽然现代大运河

^① 见《锦南集》,卷 4,页 24a。

^② 见[宋]史能之纂《咸淳重修毗陵志》(明初刻本),卷 15,页 9b:“采菱港,在县东二里,北枕运河,西南通陈渡桥。”又,[清]邵长蘅《邵子湘全集》(清康熙间刻本),卷 9,《毘陵诸水记》,页 18b-19b:“南出者亦以十数,……东则采菱港最大,……毕汇之入于湖。”

已经从 30 余米拓宽为 90 米以上,笔者所定位的 GPS 地址必然会有误差,但已经非常接近了。

下面这张截图取自《江苏省五万分之一地形图·武进》幅(图 38),早期地图不免有误差,而现代大运河则经过拓宽与截直,因而部分不能相合,可以不理睬。只需注意这张截图中,在白家桥的地名下画了一座跨越运河的大桥,在它的旁边有自南而来交会的采菱港,在采菱港注入大运河处有一座小桥,这两水、两桥的对比结构,不论是从方位还是距离来看,都与钱穀所绘的完全一致。



图 38 《江苏省五万分之一地形图·武进》幅中的白家桥

纪-21《昆陵》(图 39)

常州古名“昆陵”,其城由武进、阳湖两县分治。

明代常州水利的最大变革,是万历九年(1581)知府穆炜开凿新河,使运河作迂回欲留之形。具体的情况,就是现存古迹东水关、舫舟亭、广济桥、飞虹桥、九华禅寺、仰苏阁这一区域,明代称为“文昌里”(以东水关之水门桥为代表,31°46'9.65"N,119°58'25.12"E,图 40)。

不过,这些事情都发生在钱穀作《纪行图册》之后,当时还没有这些变化,所以,在这幅图(图 39)中,钱穀直接把船开到常州东门通吴门下。作画的意旨很明显,他将要穿城而过,走城中运河。他把画作的立足点放在城门口,首先对天宁寺作了清晰的描画,然后带过城门口的虹桥和桥下的城濠。我们一路走来,可以看到钱穀很重视驿道,在这里他也一丝不苟地全部画出,这座通吴桥又称水门桥,就是连通城内与城外驿路的。^①

^① 见[清]陈梦雷纂《古今图书集成·职方典》,卷 710,《常州府关梁考》,页一之五:“通吴桥,一名永宁桥,又名水门桥,在旧罗城东,跨旧城壕,通驿道。”

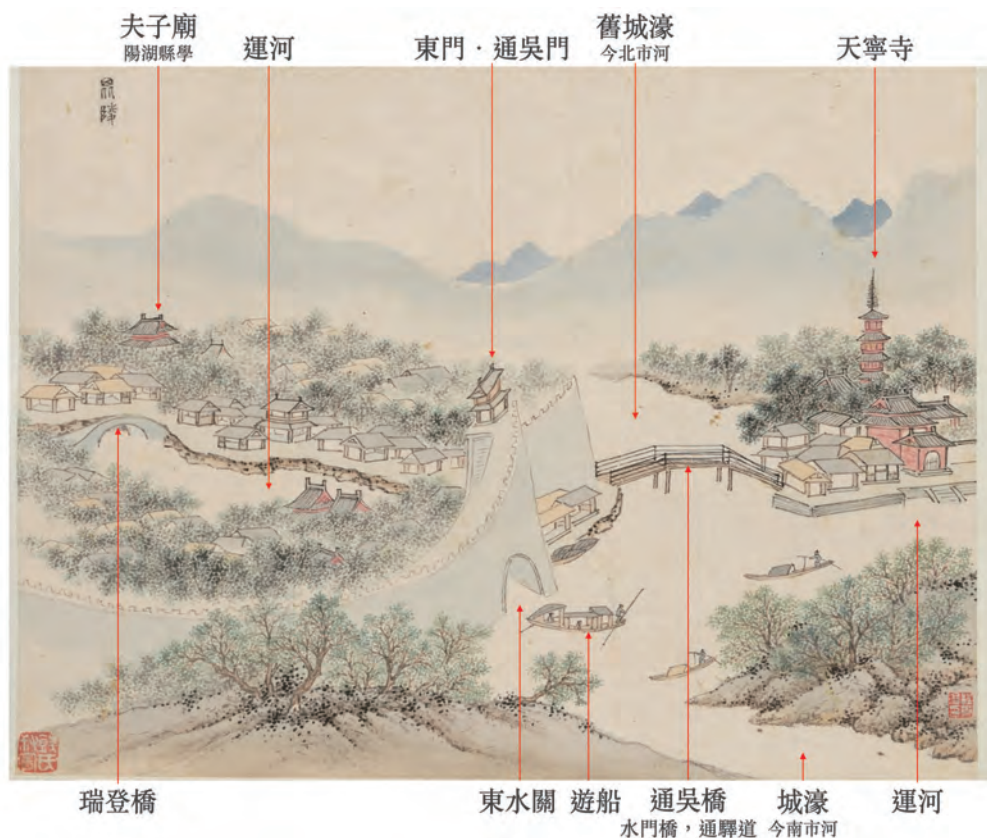


图 39 《纪行图册》之《毘陵》



图 40 万历九年修改河道以后之东水关水门桥(非通吴门的老水门桥)

然后作者把注意力放在城内的运河上,他以东水门内的运河动线为主轴,画了瑞登桥与阳湖县学,来暗示他舟行的方向。常州古运河贯穿城中,所谓“其径入西水门,以出东水门,为旧日之运河,曰前河;东派入瑞登桥,过县学前,至八字尖南,合旧运河,曰后河”^①,便指此。明代前期多由城内航行,如崔溥《漂海录》所述:

又过大虹桥三,至常州府。从东水关入城,府治及武晋县(武进县)之治俱在城中,所过虹桥亦至七、八,行十余里,至毗陵驿少泊,又出自西水关。府即延陵郡吴季子采邑,湖山之美,亭台之设,自古称道。^②

所谓“又过大虹桥三”,应是东仓桥、太平桥、会龙桥,然后由东水关入城,在毗陵驿少泊,乃出西水关,这就是贯穿全城的运河。

虽然钱穀在画中还是走城中运河,然而,不久之后的万历年间,新水道形成,绕行城外也很便利,远行船乃完全不行驶城内,如谈迁在 1653 年自南而北行时,就绕由城外河道,停泊在西门,次日才入城游览:

循常州城南折行,夹岸如复岭,且十里,泊西门之毘陵驿。己丑[闰六月二十六日,1653/8/18, 2325036],阴,入常州城。门阙林立,闾阎勤僿,各坊供龙神禳旱。^③

清顺治十三年(1656)谈迁自北京回程时,他也绕行城外:

桐子河,十五里常州北门,环城出白家桥,十里。^④

谈迁北上的路线,是从万历九年新建成的新东水关,再沿着常州城南的河道,行驶了十里到西门毘陵驿,实测约 4.204 公里或稍多。^⑤南归时,他从桐子河到常州北门,航行十五里。桐子河,《万历常州府志》称为“洞子河”^⑥,其地就是新闻,此小河在新闸注入运河。新闸至常州北门,实测约 6.978 公里;自北门又行驶了十里到白家桥,这条河道就是现在的北市河,实测约 5.511 公里,换算成清里大致符合。可见谈迁这样的考察型的旅行家,不愿意来回都走同一条路,而是把绕经城北和绕经城南的两条水路都走过,他的旅行,也为常州城的运河路线作了既新又重要的诠释,与钱穀画作的重要性可以相并而论。

纪-22《新闻》(图 41)

新闻是与奔牛闸配合的闸。由于地形的关系,大运河并不会像天然河流一样注入长江,从镇江到常州的水流方向,乃是由北向南流,然后以丹阳的练湖为调节水库,来管理京口闸到新闻之间的大运河用水。^⑦为了保证大运河的供水正常,使江浙漕运顺利进行,沿河建了吕城闸、奔牛闸、新闻,以截留北水。

图中的闸形有些奇怪。大运河上现存古迹中,还有不少经过原物整修的明清老闸。闸的规制,闸口称为

① 见[明]刘广生修、唐鹤征纂《万历常州府志》,卷 2,页 50b-53b。

② 见《锦南集》,卷 4,页 24a。

③ 见《北游录》,“纪程”,页 6。

④ 见《北游录》,“后纪程”,页 149。

⑤ 因为常州城的西南面城墙已拆除,同时也填了城濠,笔者依五万分之一武进地图参酌今日街道推算,虽知其其在西水关附近,但无法精确把握,所以认为可能会稍大于 4.204 公里。

⑥ 见《万历常州府志》,卷 2,页 9b:“一曰北洞子河,自新闸而分,由颜塘河北出澡港,以达于江。”

⑦ 练湖之水分流南北,北出京口,南下奔牛,每岁冬月京口奔牛两闸皆闭,所以蓄水济漕也。见《万历常州府志》,卷 5,页 13a。

金门或金门口,宽度一般是6.2—6.8米,更宽或更窄的也有,像堂邑县的土桥闸宽达7.5米,比较少见。^①图42以阿城下闸为例,金门宽6.2米,金门的两壁称为金刚墙,两边金刚墙上都有闸沟,闸沟宽30公分、深20公分,用以放置闸板;闸沟上端为闸台,左右闸台各设石柱两只,石柱的倾斜度约为45度,用以升降闸板,两柱相距1.6米余,以闸沟为中心分置两旁。以上是实测阿城下闸的尺寸,别的闸可能略有不同,如梁家乡闸沟宽30公分,石柱间距84公分。^②总之,石柱不应设在闸台的两旁外侧,但钱穀多幅都这样画,不知道是当日所见实为如此,还是绘画时失于注意,已不可得知。至于照片中2米宽的桥乃是现代所作,除非特例,古闸并无固定式木桥。^③



图41 《纪行图册》之《新闸》

以此看来,《新闻》《奔牛》《吕城》三图中的金门都画得太宽,闸上石柱的距离也画得太开,而且闸台方正,没有雁翅,都不合理。张复临摹时,在《新闻》图中增加了两个游人,但没有修正所画的闸形,错误仍与钱穀相同。

① 关于闸的宽高,笔者考察时都会做实测,参见简锦松撰《明代大运河诗文空间概念之新解读》,《台大中文学报》第58期,2017年9月,页1-52。方志中也常有记载,笔者所见,如〔清〕徐宗干修、许瀚纂《道光济宁直隶州志》就记载了济宁直隶州所属共十八闸的金门宽高丈尺(清道光二十一年刻,清咸丰九年卢朝安刻本,卷二之六,页1a-25a)。

② 以上实测尺寸,乃依据今人修复的古闸遗迹,不能排除修复时的误差,但基本上可以信用。

③ 每个闸都会临时架板为桥,以方便行人,行船的时段则移板过船,如本文《纪行图册》之《京口》图中的京口闸上之木板桥便是。只有清江浦闸设固定式木桥,乃是特例,见后文《水程图》之《清江浦闸》图。

闸旁有月河,月河又称越河,在闸门封闭时可以通行,谈迁所谓“凡闸旁月河,备水涸,省鲇板也”^①。鲇板,指升降闸板,水涸时,下板储水,部分船只可由越河通过。例如,本段河道闸门封闭时间是在十一月,到季春方开^②,闸门封闭时,月河作为调剂。不过,月河的情况很复杂,需要专文讨论,俟他日再论。此外,据《光绪武进阳湖县志》,这座闸在明末已废。^③



图 42 修复后之阿城下閘(閘槽及石柱结构都如古制)

这幅画的注意力集中在闸体与门边房舍,因此,距离比较远一点的桐子河,虽在此闸附近,也未被画出。

从常州(毘陵)到丹阳县,东北面有长山、独山、嘉山、茅山、丁山、黄泥山、经山、杨山、老鸦山、荒山等一系列小山,相距约十余公里,高度从数十米至百余米不等,因而钱穀在每一幅图都加了远山的轮廓。

纪-23《奔牛》(图 43)

奔牛闸的闸体结构、设闸功能,皆与新闻相似,皆有月河。奔牛闸的地址,有残存的万缘桥古迹(31°51'16.89"N,119°49'10.02"E)可作定位的标竿^④,而万缘桥所跨的孟河,是大运河在水浅而致交通堵塞时的入江

① 见《北游录》,“纪程”,页 25。

② 明代京口闸,旧例仲冬固闭,季春方开,便因为闸水不足。参见〔明〕陈子龙编《皇明经世文编》(北京:中华书局,1962),卷 351,《河曹奏议卷一》,页 7629;《议复部臣经略江南河道疏》,页 16a-19b。

③ 见《光绪武进阳湖县志》,卷 3,页 20a。

④ 万缘桥是未经今人改造的古迹,笔者于 2017 年 7 月 18 日考察时,正在拆迁附着其上的违章建筑,桥顶约 8 米弱,跨孟河,依大运河设站的原理,奔牛闸必在其旁。孟河是丹阳与常州间十分重要的河川,当大运河阻塞时,船艘可由孟河镇北入大江,续航至扬州,所以万缘桥也很高大。现在孟河被截弯取直,孟河口改到 31°52'20.16"N,119°47'8.18"E,不再从万缘桥下入运河。

救济水道^①,所以可以确定,奔牛闸的所在乃于上述地址之南,与孟河汇流入大运河之处,应不相远,与新闸大约相距7.9公里,换算为明里约十五里。不过,本图和上幅一样,画者的注意力仍只集中在闸体及其附近,连近在眉睫,同时也是他熟知的孟河与万缘桥都没有画进来,取景非常狭窄。

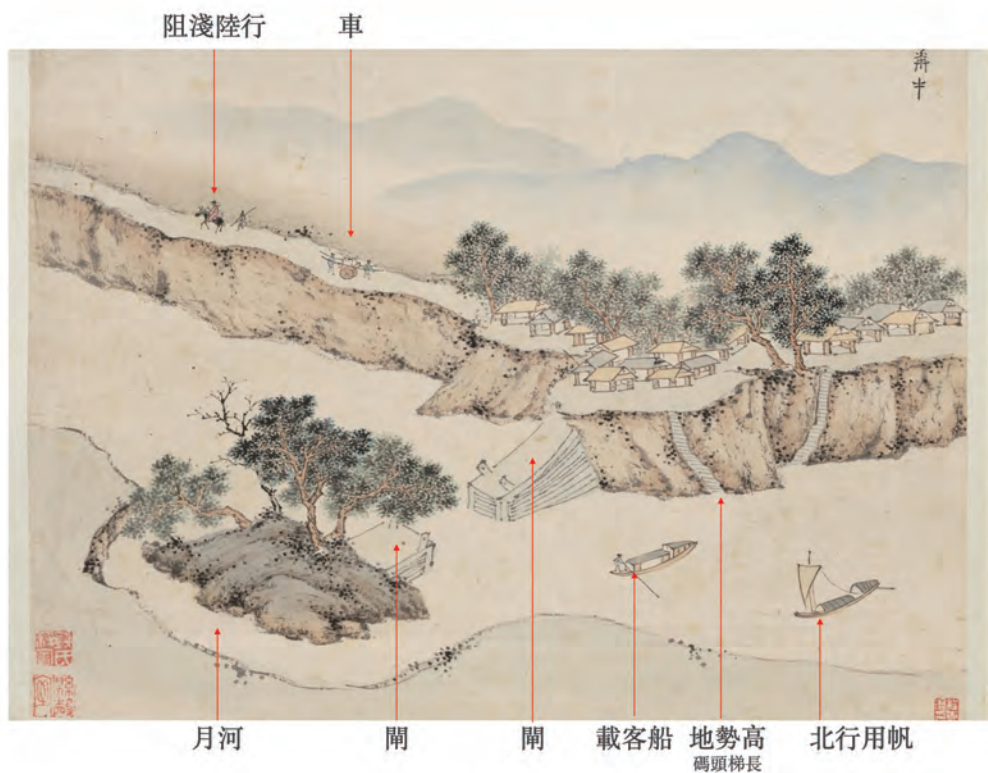


图43 《纪行图册》之《奔牛》

奔牛、吕城在宋元时期都是坝堰,方回七言转韵体的《奔牛吕城过堰甚难》长诗云:

君不见奔牛吕城古堰头,南人北人千百舟。争车夺缆塞堰道,但未杀人春戈矛。南人军行欺百姓,北人官行气尤盛。龙庭贵种西域贾,更敢与渠争性命?叱咤喑鸣凭气力,大挺长鞭肆磨击。水泥滑滑雪漫天,欧人见血推人溺。吴人愚痴极可怜,买航赁客逃饥年。航小伏岸不得进,堰吏叫怒需堰钱。人间官府全若无,弱者殆为强者屠。强愈得志弱惟死,无州无县不如此。^②

“争车夺缆”,指争夺挽舟的上堰转盘。“堰吏叫怒需堰钱”,指管理转盘的小吏横索金钱。据诗中的描写,盘坝的形象十分清晰生动。何时才改坝堰为闸的?何时改成与钱穀所画闸相同的形貌呢?《成化重修毗陵志》云:

^① 孟河之道,时人皆以为险,但确实是多人使用的替代航路。见〔明〕王直撰《抑庵文集》(明景泰五年应天府丞陈宜刊本),文后稿,卷4,《镇江府重修运河记》,页43b-45b。

^② 见《桐江续集》,卷14,页24a。

奔牛坝,天顺二年[1458]虽开奔牛闸,仍以坝官总之,盖上河水少则闭闸盘坝。^①

明清方志对奔牛闸坝说得清楚的只此而已。弘治元年(1488)崔溥经过时,仍是盘坝过堰,并非由闸:

十九日[1488/3/31],至常州府。……又过递运所、沛河桥,至牛奔大坝,牵舟上岸,才度坝限,日曙矣。二十日[1488/4/1],过吕城驿至镇江府。^②



图 44 徽州渔梁坝古迹

出常州府之后的递运所,便是奔牛递运所,沛河桥即孟河桥,亦即前述古迹万缘桥。接着他叙述如何过奔牛大坝。“牵舟上岸,才度坝限”,“坝限”乃是堰顶,“岸”应指盘坝。崔溥对大运河坝堰相当了解,《漂海录》曾作过介绍:“坝之制,限二水内外,两傍石筑作堰,堰之上植二石柱,柱上横木如门,横木凿一大孔,又植木柱当横木之孔,可以轮回之。柱间凿乱孔,又劈竹为绳,缠舟结于木柱,以短木争植乱孔以戾之,挽舟而上。上坝逆而难,下坝顺而易。”^③他所说的“石柱横木如门可以轮回”,就是堰车。此时已是弘治元年,仍要盘坝。到了策彦周良在嘉靖十八年十一月二十七日(1540/5/1)及嘉靖十九年八月九日(1540/9/9)两次经过奔牛闸时,他的船队才可以轻松过闸,不需盘坝。当时的闸体,应该已是钱穀所画的形象。

① 见《成化重修毗陵志》,卷10,页23b。

② 见《锦南集》,卷4,页24b。“至牛奔大坝”为《漂海录》原文用字。

③ 见《锦南集》,卷5,页48b-49b。坝、闸之外,他还解说了“洪之制,两岸亦筑石堰,堰上治牵路,亦用竹绳以逆挽之,挽一船,人契则百余人,牛则十余头。若坝若闸若洪,皆有官员聚人契牛只以待船。至堤、塘与嘴,皆石筑,亦或有木栅者”。

纪-24《吕城》(图45)

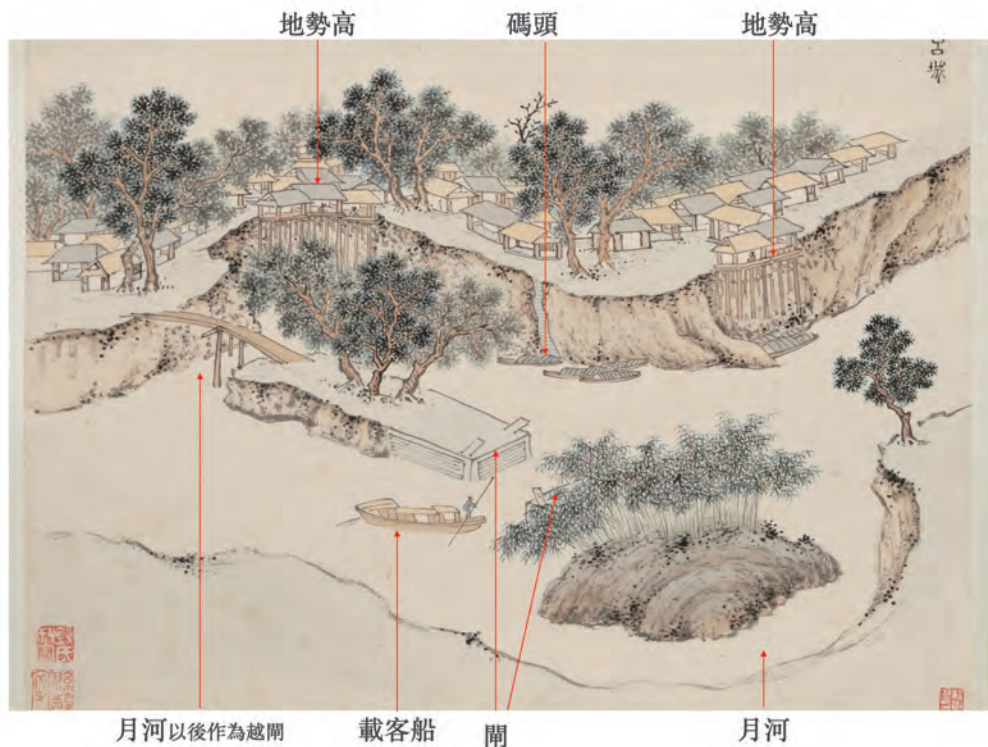


图45 《纪行图册》之《吕城》

新闸、奔牛、吕城,在宋元时期都是坝堰,有时过堰需要换舟,见南宋严光大《丙子北狩——祈请使行程记》:

十六日〔二月十六日,1276/3/3,2187179〕,早,舟次常州,毁余之屋塞路,杀死之尸满河,臭不可闻,惟此最多。次过奔牛镇,夜泊吕城,白骨堆积如山。十七日,早过吕城堰,换舟到丹阳县。^①

这是南宋灭亡之际,南宋使节团奉太后之命到元大都乞降的记录。严光大是负责笔记的日记官,死事之惨烈,令人不忍卒睹。此处“过吕城堰”,应是舟不过堰,所以需要换舟。明代改闸以后,舟行较畅,往来多不停留。

钱穀对新闸、奔牛、吕城三幅的画法都相似,都专注于闸体,再以周边房舍搭配。取景都很狭窄,像吕城有驿和巡检司,皆未画出。不过,这幅画中除了正闸和月河之外,也把月河上的一座桥画出来了,这座桥在清朝雍正年间被改建成越闸,与吕城闸本来的正闸合为双闸。^② 这是后来的变化,附记于此。

此外,钱穀在这些图中都画出各地聚落廛市的所在位置,乃在运河北岸。现在江南运河沿线的乡镇,如洛

① 见〔元〕刘一清撰《钱塘遗事》,卷9,页1a。

② 见〔清〕刘诒修、徐锡麟纂《光绪重修丹阳县志》(清光绪十一年刻本),卷3,《道光十六年巡抚林则徐题奏为筹办通漕要道》,页12b-13a。

社镇政府、横林镇政府、奔牛镇政府、吕城镇政府,都改移到运河南岸,镇区也多有转移,与钱穀所画不同,钱穀的画作保存了历史的面貌,十分可贵。

纪-25《丹阳》(图 46)

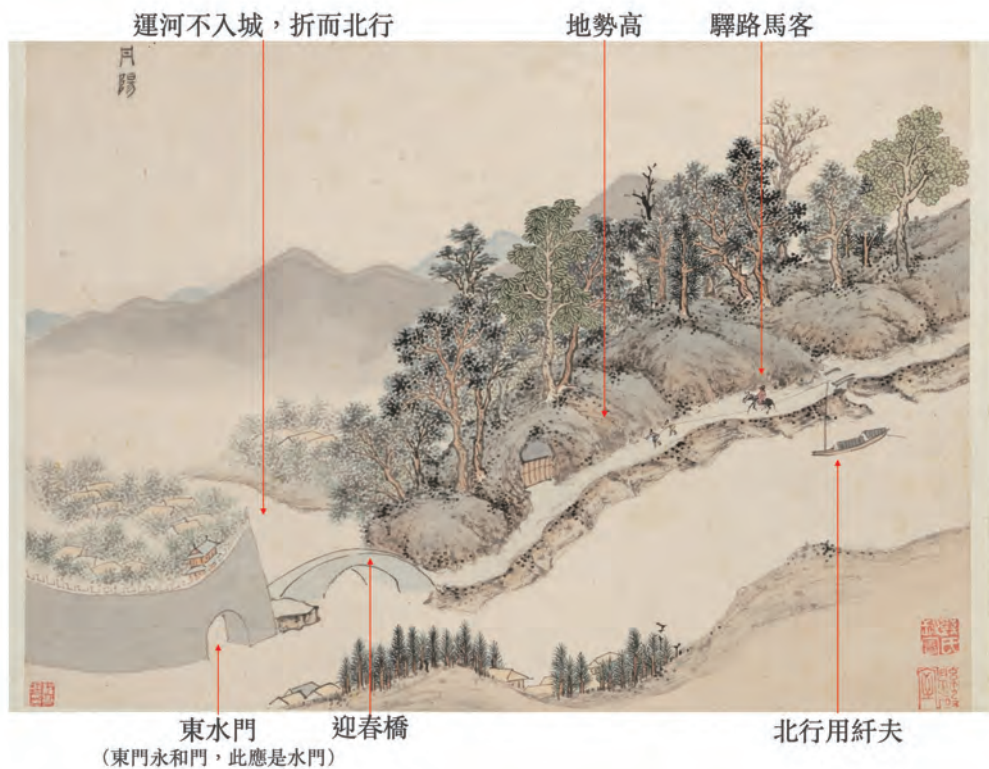


图 46 《纪行图册》之《丹阳》

丹阳在嘉靖年间修建新城,并且开浚城外运河,运舟夜不入城。钱穀作画时,掌握了这一点,画的重心放在东城门口和沿着城墙北上的运河,迎春桥跨建在运河上。由于不入城,画中有很大部分在描写入城前的驿路,地势高而崎岖。不过,钱穀把两岸高地画得很接近丹阳城东门,实际上,东门以外 1800 米内的地形,都相当平坦,海拔高度 7—8 米。要到距离 1800 米以外,岸形才有明显的起伏,从 $31^{\circ}58'53.30''N, 119^{\circ}35'21.53''E$ (海拔约 12 米),到 $31^{\circ}57'52.14''N, 119^{\circ}36'55.42''E$ (海拔约 16 米) 这一带,距离约 3 公里。虽然两岸高起的情况只有 12—16 米,但因为是在夹运河而高起,也颇有钱穀所画的形象感。

从京口闸到丹阳县,地势北高南低,运河不能入江,江水也不易入运,供水问题严峻,王世贞《适晋纪行》记载他经过时也遇到水浅壅塞的问题:“夜半,距丹阳七里,水浅甚,为群舟所壅,廿四日黎明始达。”见前文解说。不过,若遇到水深充足时,即使逆流挽舟,也很愉快。乾道五年(1169)南宋楼钥就说:

十五日〔十一月十五日,1169/12/5,2148374〕丁卯,晴。过奔牛,又十八里,过吕城。月明水深,

挽舟甚驶,夜行五十四里,过丹阳县,约五更矣。^①

同样路段,同样夜航,楼钥所遇是月明水深,王世贞是缺月浅水。楼钥的船速每小时2公里多,王世贞只有半公里。

丹阳运河现代改变很大,古代运河的路线不易辨认,笔者以现地研究法数字化大量古今地图及相关文献,拟测了钱穀当年的运河路线(图47),以粗蓝色线表示,黄色是丹阳城线,先标出各门,再指出钱穀所画的东门与迎春桥。

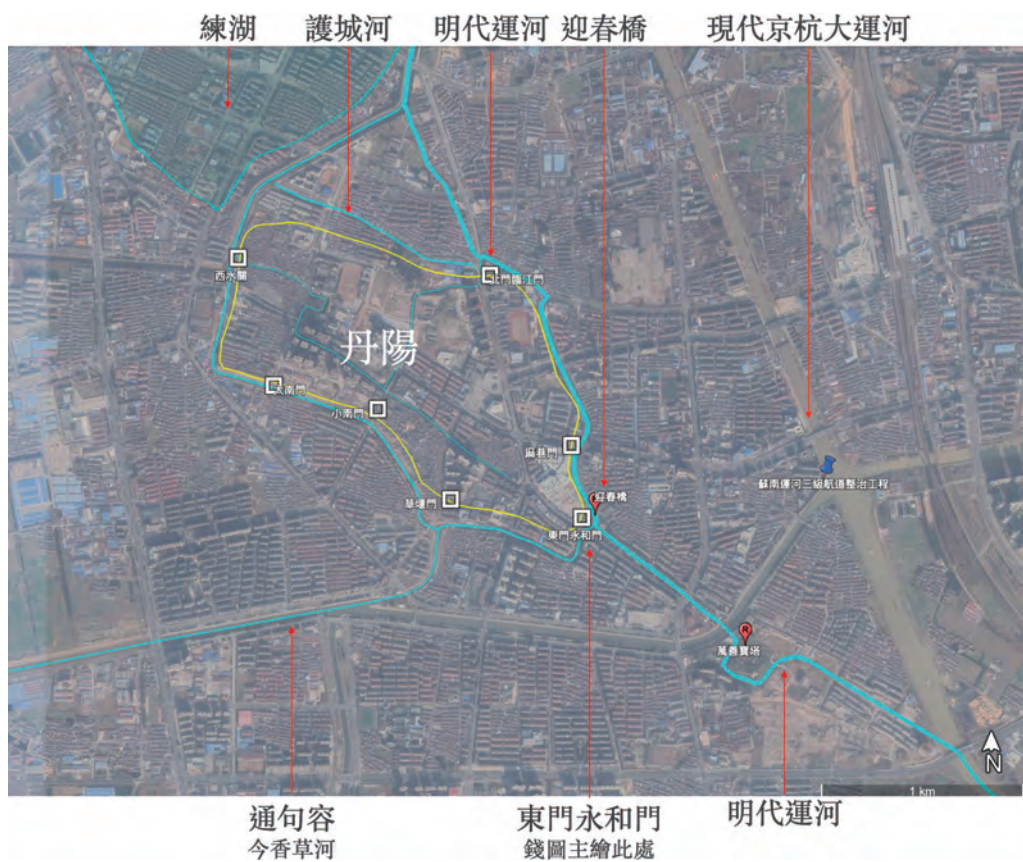


图47 明清丹阳古城及古运河

纪-26《黄泥坝》/《夹冈》(图48)

《黄泥坝》图,钱穀将之排列在《新丰》图(图50)前,准确。张复临摹图(《夹冈》)的排序错误了。

黄泥坝和夹冈两个地名,仅钱、张二人所使用以及见于方志的记载中,五万分之一地图及现代电子地图中都没有相似地名。因此,笔者对此地名的定位,主要是依据大运河文献中记载的距离,加以推算。

^① [南宋]楼钥撰《攻瑰集》(清乾隆敕刻,武英殿聚珍本),卷111,《北行日录上》,页7b。

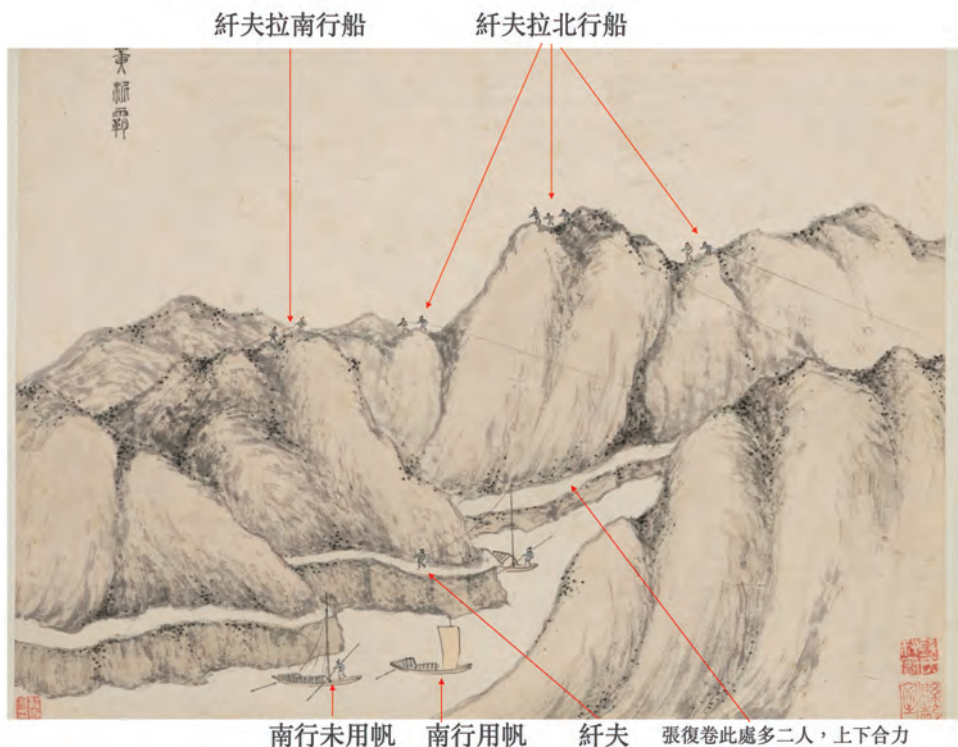


图 48 《纪行图册》之《黄泥坝》

钱穀所画的山势,如果拿山顶上的人身大小来比较,显得很高大。对此,笔者利用 Google Earth Pro 的地形剖面功能来解说。图 49 的底图是黄泥坝可能的地址,蓝色线是明代大运河的可能路线,与现在拓宽后的今运河,略有出入。红色线是任取一条与运河垂直的测线,以了解河岸与河面的高差。所得的信息,如剖面图所见,此地两侧的岸地,确实高于中央的水面,上下高差约达 14 米。

十余米的高差,在其他地方可能没什么感觉,但如果身在舟中,仰看两旁十余米的峭壁,感觉就非常明显。这一点,曾有许多旅行者记下自己的感觉,如万历四十六年(1618)龚立本的《北征日记》便曾写道:

初十日〔九月十日,1618/10/27,2312322〕,……是夕舟次奔牛。十一日,雨色霏微,以薄暮至新丰,崩岸高十寻,丹枫点染,俗所称滩山者也,命酒小酌,朗吟一诗自遣。^①

龚立本这次行程是自南向北,与王世贞相似,旅行日期比王世贞晚了 40 余年。他于九月十日夜泊奔牛,次日傍晚到新丰,黄泥坝就在抵达新丰前十里。十寻即八十尺,前面谈过明尺的算法,如果以周尺计算为 16.48 米,如果以营造尺计算为 25.6 米,途中观景,不必精确,就凭感觉来说,可算是很接近真实了。因此,他所看到的景观就是黄泥坝,他以“滩山”来形容,也与钱穀所画的内容正相呼应。

^① 见〔明〕龚立本撰、常熟市地方志编纂委员会办公室编《龚立本集》(上海:上海科学技术文献出版社,2018),《北征日记》,“首征”,页 56。



图 49 在 Google Earth Pro 上制作之黄泥坝地形剖面

其他,如谈迁也曾以“黄尼坝,堤益峭,河流如壑”来形容所见之景。^①尼、泥同音,被混用了。必须注意的是,像黄泥坝的景观并不多见,到了新丰,画中临水的高岸低旧,而路旁的高冈就不复出现了。

纪-27《新丰》(图 50)



图 50 《纪行图册》之《新丰》

本图中,新丰的居民区集中于东岸,建筑模式与吕城相似,画里的地面,西岸高于东岸。实际上,也是西岸

^① 见《北游录》,“纪程”,页7:“辛卯[闰六月二十八日,1653/8/20,2325038],发丹阳。危岸数十尺,如九折,故一曰曲阿。……黄尼坝,堤益峭,河流如壑。”

的地形明显高于东岸,但高度的落差并不大。以下仍以地形剖面图来显示(图 51)。



图 51 在 Google Earth Pro 上制作的新丰地形剖面

至于图册的排序上,钱穀排成“黄泥坝—丹徒—新丰”,张复排成“新丰—丹徒—夹冈黄泥坝”,都各有错乱,请依本论文的排序。

纪-28《丹徒》(图 52)



图 52 《纪行图册》之《丹徒》

本幅以丹徒桥、丹徒镇、丹徒闸三连环为重点。丹徒桥之名,在水利交通图书及诗文中常见,方志中则称

永宁桥或俗名湾子桥^①。此桥跨运河,在图中形貌颇为高大,惜无记载可证其尺寸,今已改建为现代桥梁。湾子桥名称颇有趣,这里的运河河道也确实在桥西呈现接近 90 度转弯。

丹徒闸,又被称为丹徒坝^②,乾隆《镇江府志》中称为丹徒港,并说河道有两条,在镇之东西。^③ 图中只看到的镇东之水,镇西亦有河流,行经丹徒镇街道的西侧,因为从作画的角度看不见,所以钱穀没有画出。两条河道紧贴着丹徒镇,有如护城河。图中所见的镇东丹徒闸,明代闸形很明显,在五万分之一地形图的镇江幅也标有闸,现在闸体已不存在。闸口下是注入长江的河道,长约 937 米,今称下河,在 32°11'28.62"N, 119°31'40.67"E 处汇入古运河,村名为下河边村,宛然有古运河支流之姿。钱穀只简单画出闸形,张复特别画出闸口汹涌的水情。

有人误以为丹徒闸就是今日新修京杭大运河所由之谏壁,其实并不是。谏壁港在谏壁镇,自宋人已有记载,它与古运河相会之处称为越河镇,又名月河镇。

图的左下部,有祠庙,应为张司徒别庙。^④ 至于图中的山,比起一般吴门画家以美学心态作画来说,也可以算是写实。其中,岷凉山距离丹徒桥仅 4 公里,高 90 米,被以近景画出;另外一面被以远景淡扫的山,有西磨山、白山等,距离约 10 公里,高 50 余米。

纪-29《金焦》(图 53)

金山、焦山、北固山是京口的三大名山,北固山密迩城市,反不如金焦具有魅力。据《适晋纪行》,王世贞就在镇江停留二日,遍登二山。钱穀也很能体会画主之心,本幅图中金山与焦山都很具体,北固山只留下一瞥之痕。

三山都不高,金山山顶三角点(32°13'1.83"N, 119°24'40.48"E,图 54),海拔只有 36 米;^⑤焦山略高,山顶万佛寺塔(32°14'25.19"N, 119°28'43.81"E,图 54),海拔约 73 米;北固山顶祭江亭(32°13'12.36"N, 119°27'7.55"E,图 55),也只有 59 米高。从北固山东望焦山,距离约 3400 米,西望金山约 3900 米,远眺所见都不会很大。不过,金、焦是名山,王世贞和钱穀都曾登上,画家在情感认同与突显重点的心理下,不免夸张地把它们都画大了一点。此外,金山西傍之石排山有著名的郭璞墓,东傍也有较不知名的鹞山,钱穀画了此二山,张复临摹图中,鹞山似乎被画了又擦去,不知何故。

① 见[清]何绍章修、吕耀斗纂《光绪丹徒县志》(清光绪五年刊本),卷 4,页 13b。

② 如[明]戴澳撰《杜曲集》之《送内云阳述行》(明崇祯间刻本,卷 9,页 40):“自己已登舟,是夕始达丹徒坝,亦为风雪所滞也。”即为其例。不过,像[清]屠澳撰《是程堂集》之《宿丹徒坝上》诗(山东:齐鲁书社,1997,卷 5,页 2b。《续修四库全书》集部第 1303 册)，“残年容易旅愁增,水驿风寒酒欲冰。高岸如山无泊处,榜人月黑指桅旌。”之类的情况,也可以指丹徒镇岸边。总之,诗文中使用丹徒闸与丹徒坝,问题很多。

③ 见《乾隆镇江府志》,卷 2,页 28b-29a:“丹徒港二,在镇之东西。谏壁港,在县东三十里。南史作谏,南唐卢绛传作洞。”可见丹徒港与谏壁港两地名,从南北朝就已不同。

④ 《乾隆镇江府志》,卷 17,页 13b:“张司徒别庙,在丹徒镇官庄口”;又说:“水府三官庙,在南闸下,运河岸南首。”水府三官庙,在五万分之一地图中作三官殿,位于 32°11'25.07"N, 119°31'10.12"E;官庄,五万分之一地图作官庄,有前官庄、后官庄,皆在三官殿旁。由此推知官庄口在丹徒桥头,即张司徒别庙所在。

⑤ 此三处之 GPS 地址及海拔高度,以 Garmin GPSmap 62s 量取,再以 Nikon D800 照片海拔参校,比 Google Earth Pro 所显示的数据高。



图 53 《纪行图册》之《金焦》



图 54 长江中的金山与焦山



图 55 现北固山祭江亭

图中长江南岸高处的临江建筑,是晏公祠,在下一帧《京口》幅中也有画出,将在那里作解说。晏公祠稍西,有一个关门形状的建筑,乃是昭关,常见于明人诗文中,《光绪丹徒县志》云:

昭关在银山下滨江大路,甃石为门,上以石瓶为顶,乃自古逦守之处,不知所始。^①

此关在江濱,果然甃石为门,但画图简略,未见顶上石瓶。现代江岸(与明代江岸相比,变化非常大,当时西津渡待渡亭和昭关都临水岸,今昭关石塔古迹(32°12'59.70"N,119°25'32.35"E)离岸255米,原在江中的金山,更与陆地相连了。

钱图还有一个重要的写实价值,就是他画出了渡江的航路。我们只要把图中箭头所指的六艘渡江帆船连成一条线,就是京口瓜洲的航路了。明人常说,往返京口与瓜洲,需要经过金山以东,但船只并不靠泊金山,游客必须登岸后另外雇船往游。实际上航路确在金山之东,南来之船未见留泊金山,北上客舟则偶有先游金山再渡江者。

纪-30《京口》(图 56)

钱穀在置入《金焦》之后,才接上《京口》;张复将京口改为镇江,先《镇江》才放《金焦》。这是一个很有趣的心理问题。

回到王世贞的《适晋纪行》,他是在六月廿四日“暮,抵镇江”,然后廿五日一早,就东渡焦山,在焦山上过了一夜。廿六日,仍然是一早就渡游金山,回到京口的时间,是“薄暮,始复归京口,小憩舟所”,所谓“暮”,天色马上就要暗了,不再有行游观景的活动。也就是说,他这两天都专注在大江上行驶及登临金焦的感兴,并没有观照京口,直到廿六日游罢金山,返回的时间是“薄暮”,天还是亮的,才能够一览镇江城的景物。

^① 见《光绪丹徒县志》,卷4,页14b-15a。

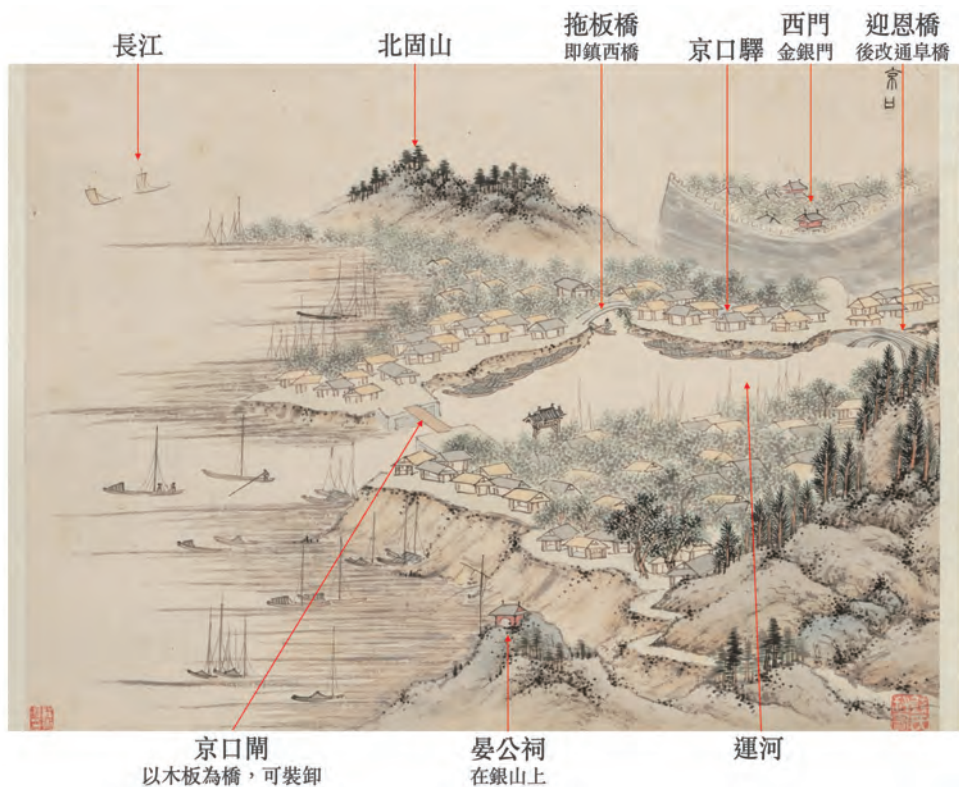


图 56 《纪行图册》之《京口》

事实上,这幅图的视角,就是从金山寺返回京口闸的视角。当然,钱穀对镇江府十分熟悉,才能够揣摩王世贞的视角,把西津渡、京口闸、京口驿、迎恩桥、大西门、拖板桥、北固山等景物,位置丝毫不差地组织在画面中。

上述这些地点中,西门金银门是镇江城最繁盛的区域。城门外的石桥,初名“迎恩桥”,后改为“通阜桥”^①,其地址约在 $32^{\circ}12'42.17''N, 119^{\circ}26'26.20''E$ 。图中另一座是拖板桥,名称看似俚俗,却是明人在各地多次使用过的桥名,本名是镇西桥^②,现在市政府在 $32^{\circ}12'48.42''N, 119^{\circ}26'30.79''E$,设置了“拖板桥遗址”碑。

京口闸,钱穀绘于运河与长江的交汇口,与《正德丹徒县志》所云“京口闸,在城西北,江口”相同。^③与钱穀同时人潘若驯,所绘《河防一览图》亦置京口闸于运河入江口(图 57),且云:“闸外江滩,横直各二十丈,可以

① 见[明]何世学纂修、《万历丹徒县志》(万历刻本),卷 1,页 26a:“迎恩桥在金银门外,明成化己丑知府翟敬重建,宏治乙卯知府郑杰重修。”《乾隆镇江府志》先介绍迎恩桥之后,续云:“通阜桥当金银门口,旧为板桥,因系冲道,明万历时易以石桥”(卷 18,页 2a-2b)。按:《万历丹徒县志》无通阜桥,而且同一西门外运河上不应同时有二座大桥,应是桥名转变。

② 见《乾隆镇江府志》,卷 18,页 2a-2b:“镇西桥,旧名拖板桥,在今社稷坛前。大历二年废,至顺二年重建,明正统中侍郎周忱、郡守郭济重建,太常少卿郑雍言记。”

③ 见《正德丹徒县志》,卷 1,页 18b。

藏舟。”^①现在所见之京口闸,闸上增建办公大楼,乃是在《光绪五年丹徒县城全图》的旧址上(32°12′55.43″N, 119°26′10.29″E)重修,所在位置距离现在运河注入长江的水岸约370余米(图58),其原因乃是长江北移,镇江一侧的江岸整体向外推出数百米。不过,本地政府在现代运河口旁(32°13′6.55″N, 119°26′7.87″E),设置“京杭大运河——江河交汇处(小京口)(宋代)”碑,等于认定宋代江岸与现代江岸相同,与钱穀所见迥异,姑并录于此。

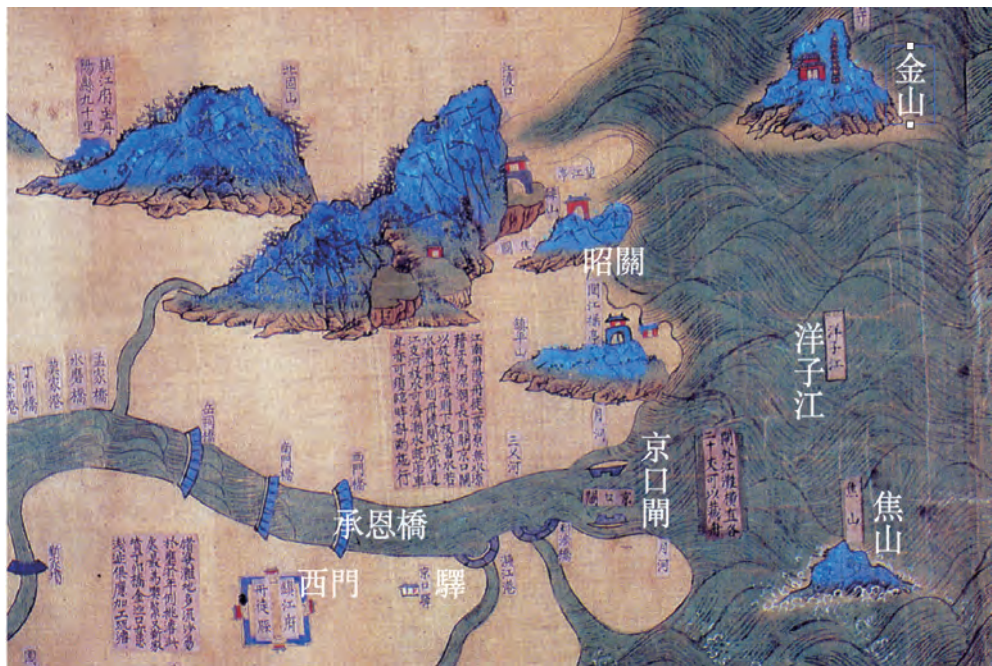


图57 潘若驯所绘《河防一览图》之京口闸

读者还应该注意一件事,就是钱穀在京口闸的金门上画了跨闸的木板桥,这是临时的便桥,元明清时期每个闸都会做的。闸门关闭的时间,放桥过人,开闸的时刻,收抽板收桥,以过行舟。这种木桥要用广板,相当沉重,一天要搬移数次,对管闸人员而言,负担很大,因而就有人使用又窄又薄的木板敷衍了事,“阔不盈尺,厚不踰寸”,行人冒险行走,时有溺毙之事。^②图中的闸桥,依比例看约有两公尺宽,可见京口闸管闸者服务良好。

^① 见绢本设色彩绘《河防一览图》,原藏中国历史博物馆。收入曹婉如等编《中国古代地图集:明代》(北京:文物出版社,1995),图号38。

^② 闸桥设置与弊端所在之例,见[明]张选撰《忠谏静思张公遗集》之《归田哀溺者上杨水部》(卷6,《尺牍一》,页1a-3b)。张选舟次济宁赵村闸时,看到有人从闸上所架设的木板上跌落溺死,又听说连日皆有人溺毙,变召人来问,本地人回答说:“闸有徒杠,设以栏槛,大吏置之,小吏以守。闸闭则架,行者以利,闸启则去,舟人以济。今徒杠固在也,而闸夫受直息事,乃弃而不拽,仅植一木于闸之上,阔不盈尺,厚不踰寸,行者过之,非素勇敢且便捷,手足俱悞,头目交眩,过而不溺者幸耳。取途之人,往往道从天水闸去,不得已则从小舟渡之,人有咎闸夫不架桥者,则厉声曰:‘吾力竭矣,汝曷不为我架之?旬日之前,吾忧夫人之溺者而尝架此桥,一日而三拽去焉,其重不下数钧,而一日三拽去,吾力竭矣,故弃于其旁,而以板代之,欲过者过,不敢过者请从问道。抑从吾子弟亲友之舟而渡,不用命者,则堕闸下,于我初无预焉。’夫其悻自用若此,故卒无敢与言者,而人之溺者相踵也。而岂专为代死崇哉?”



图 58 京口闸及大运河、长江交汇口之现在面貌

此外,钱穀并没有特别强调“京口驿”。据《正德丹徒县志》卷首的《丹徒县地理图》,京口驿被画在运河西岸与昭关之间,并不合理。陆深《南迁日记》曾陆深自北京返家,渡江之后,先入京口闸,然后泊于京口驿前:

五月廿八日壬戌[7/3/1529],……待渡,申刻济江,……晚入京口闸,与姜幼章正郎联宿。

廿九日[7/4/1529]癸亥,晴,泊京口驿前,眠桅。刘太守名可来访,与之借舟。^①

又,《漂海录》中,崔溥到镇江府时,留泊京口驿,曾上岸散步到京口闸:

二十日[二月二十日,1488/4/1,2264640],……大雨,彻夜行,至镇江府新门。

二十一日,臣等自南水关溯专城河,傍府城而南而西,过新坝,至京口驿留泊。夕步过京口闸。^②

两人的笔记,皆可证明驿在闸内。此驿的位置,前引潘若驯《河防一览图》绘在西城外运河边;清初谈迁《北游录》也载其出自西门,往游北固山时,曾路经京口驿,所谓“循西门而北”,正是潘若驯所指的位置:

[闰六月三十日,1653/8/22,2325040],寻午饭,则有北固之游,循西门而北,京口驿旁杨文襄一清祠,东出委巷,走田中,避雨村舍。少顷,登甘露寺。^③

此外,钱穀也画了昭关以及晏公庙,晏公庙在银山上,形势高爽,一如图中所见,据《光绪丹徒县志》云:

城西银山有晏公庙,临大江,金焦环峙,风信不时,每患覆溺,族人创救生会,为拯溺所。^④

晏公,名戍仔,元朝人,明朝封为平浪侯,被认为是水神^⑤。明清全国各地普设晏公庙,以镇水患,乃极兴旺之神庙,时人比之于城隍庙与金龙四大王庙。此庙在银山上,大江经其下,东有京口闸,西有西津渡,其当前水面就

① 见[明]陆深撰《俨山外集》(济南:齐鲁书社,1996。《四库全书存目丛书》史部第127册),卷9,《南迁日记》,页16a。

② 见《锦南集》,卷4,页25a-25b。

③ 见《北游录》,“纪程”,页9。

④ 见《光绪丹徒县志》,卷36,页15b,“尚义·蒋豫”条。

⑤ 晏公的传说很多,可参看[明]唐浩修、齐柯纂《万历和州志》(明万历三年刊本),卷5,《晏公祠》,页29a-30b;[清]王赠芳、王镇修、成璠、冷烜纂《道光济南府志》(清道光二十年刻本),卷18,《晏公祠》,页23a;[清]陈懋修、张庭诗、李培纂《光绪日照县志》(清光绪十二年刻本),卷2,《晏公祠》,页5b。

是京口往还瓜洲渡的航道,因而渡江旅客祠祷最盛。当地善人又在此庙设救生会,兼具渡江遇难者之救生功能,更增其重要性。钱穀在本幅及《金焦》图中皆绘此庙,不为无故。

纪-31《瓜洲》(图 59)

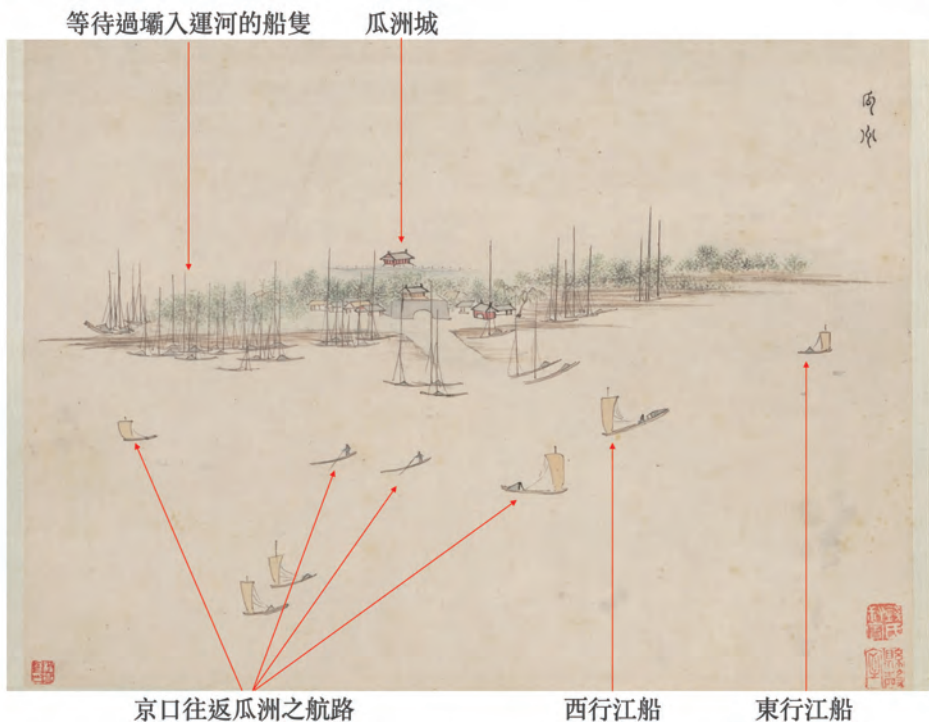


图 59 《纪行图册》之《瓜洲》

钱穀这幅画可能想处理三件事,第一,画出瓜洲城,第二,画出渡江航路,第三,画出等候车坝的船只。

图中央有四艘大小船只,其所经行的位置就是渡江的航路。北行的航路离金山寺,行记中曾记渡江旅客中途登金山,游罢再至瓜洲者;南行的航道可能离金山稍远,曾有旅客要求泊游金山,被舟人以不顺拒绝。

渡江之法有二。一是利用官方或民间渡船,个别渡江到瓜洲城下,如归有光《壬戌纪行上》之“微风,渡江,得小船即行”^①,此行归有光入京参加会试,临时找渡船过江,到瓜洲之后才重新租船北上,所谓小船便如图中所见。一是自有座船,连船连行李货物都要一起渡江,就必须过坝,称为“车坝”。车坝的方法,是以庞大的人力,或假牛之力,利用绞盘将船只拉上坝顶再送到另一端,任务十分艰巨。而且为了要依序一一通过,等待的时间也很长。如果不能待,还需要在坝外另雇小舟先行,见陆深《淮封日记》:

己未[六月十七日,1512/7/29],晴,辰,抵扬州,……晚,解维,宿瓜洲。庚申[六月十八日,1512/7/30],晴,早,车坝。辰,渡江,抵京口驿。^②

钱穀此画的左部,有大量船只,其中大部分应是等候车坝的远行船。瓜洲江岸属于受严重侵蚀的地形,明

① 见[明]归有光撰《震川先生文集》(台北:台湾商务印书馆,1979。四部丛刊初编,第76册),别集,卷6,页6a。
② 见[明]陆深撰《俨山外集》(济南:齐鲁书社,1996。收入《四库全书存目丛书》史部第127册),卷6,页7b。

朝所建和清朝重修的瓜洲城,基本上已经完全被江水冲陷了。笔者虽然仔细考察了现在的瓜洲的长江岸、运河船闸、节制闸以及瓜洲镇的大小街道,但对于明代瓜洲城尚难充分了解,只能作这样简单的解说了。

纪-32《杨子桥》(图 60)

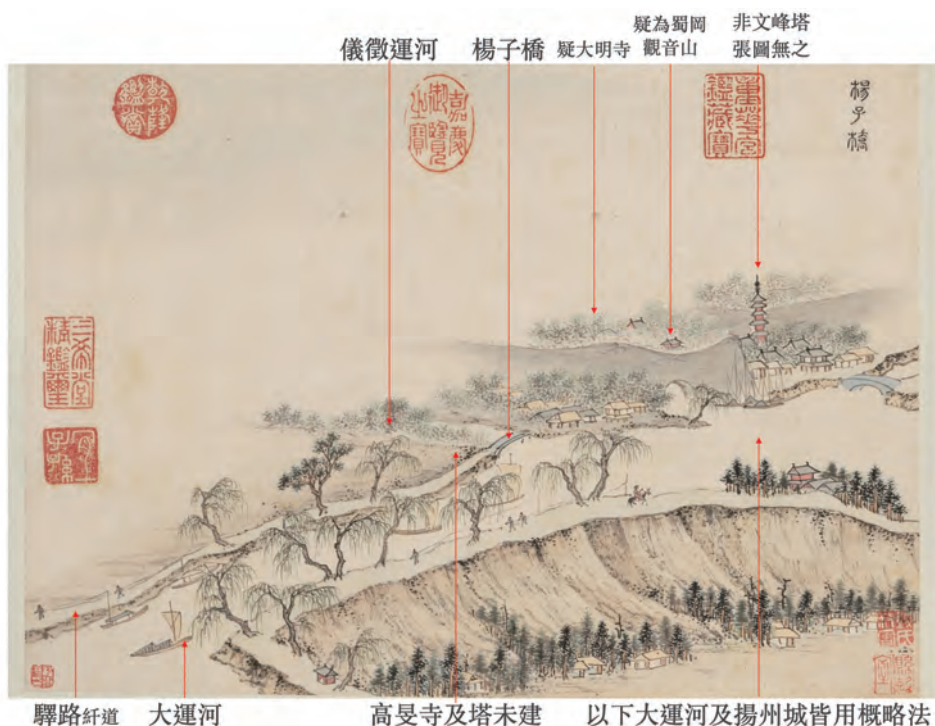


图 60 《纪行图册》之《杨子桥》

《纪行图册》结束于杨子桥。杨子桥首见于宋代,又写作扬子桥,两通。钱穀受托制作的是王世贞在隆庆四年《适晋纪行》的行程,当日王世贞到了杨子桥之后,向西转入仪征运河;万历二年北上入京,则需要东行进入扬州,进入扬州以后有张复同行作画,所以他就在杨子桥做了结束,图中对于扬州城方向只采取远距离的模糊画法。画面的中央有一座连接驿路而跨越仪征运河的桥,就是杨子桥。正对杨子桥北方,钱氏以远景模式画了一条土城,城上没有女墙,因而疑非扬州城,而是蜀冈。蜀冈在杨子桥正北,相距约 10 公里,今日蜀冈的观音山前还有洞门。不过,扬州是大城,钱穀未到城下,张复已到城下却未作专幅,因而也不能排除这些内容就是概括代表扬州城。

杨子桥在宋金、宋元战役中,声名甚著。此桥屡建屡毁,屡毁屡建。据《漂海录》,崔溥在弘治元年(1488)二月二十二日从瓜洲北行至杨子桥,看见其桥已坏,“只有阁悬标,又有桥仓”。^① 清谈迂于顺治十三年(1656)从扬州南行过此时,也写着“扬子桥今废”,当时高旻寺的七层宝塔已在前一年建成了。^② 看过这两条史料,不免对杨子

① 见《锦南集》,卷 4,页 27a。

② 见《北游录》,“后纪程”,页 148;“乙酉〔五月七日,1656/5/30,2326052〕,晴,度钞关。二十里,扬子桥,桥以唐时名,今废,即三叉河也。恭顺侯吴维华建塔七级,昨岁落成。”

桥的存废起疑,现在钱穀和张复两人的画面中都有这座桥,提供了目击的数据,证实了万历二年时此桥仍在。

图中还有一座塔,被画在运河西岸,这并不是宝塔湾的文峰塔。文峰塔位于运河东岸,又是建于万历十年^①,乃在《纪行图册》完成后八年才出现,这塔的形象也不似文峰塔。张复重摹时,就把此塔抹去了。

以上,将钱穀《纪行图册》三十二帧逐一解说完毕。

下面,简单解说张复的模仿之事。台北故宫博物院所藏《水程图》,前人将其题名标为“明钱穀张复合画水程图”,为什么有这样的标题,是因为《水程图》八十四帧中,前三十二幅与《纪行图册》内容极度相似,历代典藏者遂误以为《水程图》前三十二帧是钱穀所绘,后五十二幅是张复所绘,所谓“合画”,由来源于此。而且,《水程图》从第一幅到第八十二幅都被盖上了钱穀的印章,夺了张复作者之权。^② 其实不然。

本文所讨论的《纪行图册》才是唯一由钱穀所绘制的原图,《水程图》的前三十二幅,乃张复在追随王世贞出发前,在其师钱穀处观摹《纪行图册》,先行临仿一遍,学习钱穀所开创的写实作画精神,以使后续行程中的画作,能与钱穀保持一贯的风格。正因为是摹拟之作,完成在钱穀《纪行图册》之后,所以,张复也在临摹时作了一些小小修改,像《枫桥》《昆陵》《新闸》三幅的林树,钱穀本来只有绿树,张复特别添上粉红色的桃花,明显是为了强调王世贞在二月旅行的景物;《浒墅》幅的税关前旗杆,钱穀本来在旗面留白,张复补书“国课”二字于上;《黄泥坝》幅的纤夫,钱穀所绘人物布置不合理,张复为之修正了瑕疵;《杨子桥》幅(图 61),张复删了钱穀所画的一座塔,添入疑似大明寺。这些显著的不同,都可以看到后作修补前作的痕迹。



图 61 张复《水程图》摹拟之《杨子桥》

(未完待续)

① 见《乾隆江都县志》，卷 17，页 8b：“文峰塔，在城南官河东岸，明万历十年僧镇存募建浮图七级于此，因并建寺，俱以文峰名。”

② 此说见本文“《纪行图册》与《水程图》的完成”一节，《数字人文研究》2023 年第 1 期，第 53 页，第 1.1 节。

An On-Site Study and Its GIS Presentation of the *Grand Canal in Painting Album of the Great Canal Journeys by Qian Gu and Visual Travelogue of a Journey Through the Waterways by Zhang Fu of Ming Dynasty*

Chien Chin-Sung Liao Hsiung-Ming Wang Yong Zhang Shujun

Tang Chen Yan Cheng Xie Dinghong

Abstract Qian Gu(钱穀)'s Painting Album of the Great Canal Journeys(《纪行图册》) was based on Wang Shizhen(王世贞)'s Shi Jin Ji Xing(《适晋纪行》) in the fourth year of the Longqing reign (1570) in June and was painted into 32 scenes from Cangshan Xiaozhi Garden(仓山小祇园) to Yangzhou Yangzi Bridge(扬州扬子桥). Zhang Fu(张复)'s Visual Travelogue of A Journey Through the Waterways(《水程图》) was drawn on the boat going north when Wang Shizhen entered the position of Taipu(太仆) in the second year of Wanli (1574) in February. He depicted 52 scenes from Shao Bo(邵伯) to Tongzhou(通州). Both works were done in a realistic style and are considered exceptional in the Ming dynasty's painting history. This article uses the on-site study method to undertake three tasks. First, since Wang Shizhen's trip to the north coincided with the Great Canal's changing period during the completion of the Longqing Xinhe(隆庆新河) and the discussion of the Jiahe(洳河), this article intends to digitize all the waterways they passed through. Second, Qian Gu stated that he wanted to record the true landscape at that time, so this article uses travel diaries, local gazetteers, ancient and modern maps, and my own research results through the on-site study to explain each illustration and verify the degree of realism depicted by the painters. Third, the value of the more than 80 scenes is like discovering a large box of Ming dynasty videotapes. This article will reveal the true appearance of the Great Canal in the Ming dynasty in a visual and expressive manner through the true nature of the scenes.

Key words digital humanities; The Great Canal of the Ming dynasty; Qian Gu's *Painting Album of the Great Canal Journeys*; Zhang Fu's *Visual Travelogue of a Journey Through the Waterways*

更正说明

《数字人文研究》2023 年第 1 期所刊登《明钱谷〈纪行图册〉、张复〈水程图〉之大运河现地研究与 GIS 呈现(之一)》一文中,“钱谷”应为“钱穀”;第 58 页第 3 行“《经行图册》”应为“《纪行图册》”,第 7 行“《水楼图》”应为“《水程图》”,第 9 行“1-17 吕梁洪”应为“17 吕梁洪”。特此说明,并向作者及各位读者表示歉意。

《数字人文研究》编辑部