

# 明代驛站考

增訂本

附：寰宇通衢、一統路程圖記、士商類要

上海古籍出版社

楊正泰 撰



卷之三

明倫彙編  
家範典  
卷之三



# 明代驛站考

增訂本

楊正泰 撰

附：寰宇通衢、一統路程圖記、士商類要

上海古籍出版社



圖書在版編目(CIP)數據

明代驛站考:增訂本/楊正泰撰. —上海:上海古籍出版社,2006. 11

ISBN 7-5325-4374-9

I. 明... II. 楊... III. 驛站-研究-中國-明代  
IV. F512.9

中國版本圖書館 CIP 數據核字(2006)第 023991 號

封面照片:江蘇高郵市孟城驛(明驛)

封底照片:安徽休寧縣齊雲山古道

明代驛站考(增訂本)

附:寰宇通衢、一統路程圖記、士商類要

楊正泰 撰

上海世紀出版股份有限公司 出版、發行  
上海古籍出版社

(上海瑞金二路 272 號 郵政編碼 200020)

(1) 網址: [www.guji.com.cn](http://www.guji.com.cn)

(2) E-mail: [guji@guji.com.cn](mailto:guji@guji.com.cn)

(3) 易文網網址: [www.ewen.cc](http://www.ewen.cc)

長沙書局上海發行所發行經銷 上海市印刷四廠印刷

開本 787×1092 1/16 印張 29.25 插頁 6 字數 553,000

2006 年 11 月第 1 版 2006 年 11 月第 1 次印刷

印數: 1-1,300

ISBN 7-5325-4374-9

K·840 定價: 98.00 元

如發生質量問題,讀者可向工廠調換

## 增訂本前言

一九九四年本書初版，印數八百冊，部分銷往海外而內地鮮有出售，以致求購者絡繹不絕。多年後，仍有一些朋友來函來電索要此書，其中不乏美國、英國、加拿大、日本、韓國以及港、澳、臺的同行。在不勝應付的情況下，筆者發表《捐書》一文，借《新民晚報》答謝求書者的厚愛，並告知少數存書已捐贈北京、上海等地圖書館，請他們前往借閱。由於國內外一些高等院校將本書列為歷史、歷史地理、商業經濟和社會學專業的參考書，因此這些年來仍然擁有一個讀者群。現經上海古籍出版社研究，決定再版拙著。

這次再版，一、新寫了增訂本前言；二、改正了初版中的錯誤；三、統一了正文與附錄的校勘體例；四、增加了附錄《寰宇通衢》；其他沒有大的變化。

拙著和附錄的介紹，初版《前言》已有論及，今借再版的機會，將讀者關注的幾個問題和新增加的內容，補充說明如下：

### 一、明代驛站和交通路線研究的新進展

明代驛站、驛運和驛制的研究，始於二十世紀四五十年代，我國的樓祖詒、孟憲章、秦佩衍、日本的清水泰次開其先河。六七十

年代，臺灣的蘇同炳、日本的星斌夫也有所建樹。這個時期，中外學者除研究驛遞制度外，已經將明代驛站和交通路線納入研究視野，蘇同炳《明代驛遞制度》已經涉及到驛站和驛路的研究。但總的說來，投身這個研究領域的學者還不多，發表的論著也有限。

二十世紀八十年代，隨着學術研究的進步，許多學者從不同的角度，開始對明代驛站和交通路線進行探索，並且湧現出許許多新的成果。李健才《明代東北驛站考》、楊暘《明代遼東驛站的設立、管理及其任務》、日本榎一雄《明代的交通》、拙著《明代國內交通路線初探》等一批論文先後發表，劉廣生、趙梅莊《中國古代郵驛史》以郵政通訊為重點，闡述我國郵驛發展史，也包含明代驛站和交通路線的內容。與此同時，明代商書開始引起中外學者的興趣，書內保存的交通路線資料受到重視，韓大成著《明代城市研究》、日本寺田隆信著《山西商人研究》、美國密西根大學中國研究中心托瑪斯·布魯克(Timothy Brook)編《明清史地理資料》已經援引其中的資料進行學術研究，上述成果為進一步研究明代交通路線創造了條件。當時，恰巧國家下達編繪《中華人民共和國大地圖集》的任務，需要筆者對明代交通路線作全面深入的研究。這項工作不僅迫使我對明代商書進行廣泛的搜集和系統的研究，而且也催生了拙著《明代驛站考》。

二十世紀九十年代，明代驛站、驛路、驛遞制度的研究出現了可喜局面。主要表現在：（一）論述出版方面：筆者校注的《天

下水陸路程》、《天下路程圖引》、《客商一覽醒迷》問世，劉廣生、趙梅莊著《中國古代郵驛史》（修訂本）、陳學文著《明清時期商業書及商人書之研究》、仇潤喜、劉廣生編著《中國郵驛史料》、拙著《明代驛站考》等編著相繼出版以及一大批論文發表，（二）文物保護和旅遊開發方面：我國現存最完整的明代驛站——江蘇高郵孟城驛（現為國家郵驛博物館）的修復和開放，（三）在學術研討方面：蜀道和石門石刻國際學術討論會以及筆者倡議舉辦的第一屆郵驛文化國際學術討論會的成功召開，促成了中外學者會聚一堂，交流學術研究心得，（四）在郵驛文化普及方面：郵政、郵電部、中央電視臺聯合攝製的七集電視系列片《郵傳萬里》、中央電視臺拍攝的電視專題片《棧道》、郵電部發行以驛站為主題的郵票和首日封，以及中央宣傳部和中央電視臺將郵驛博物館（即孟城驛）拍成紀錄片發行到國外，都對明代驛站和交通路線的研究起到推波助瀾的作用。（五）其他方面：隨著各地編修地方志和地名志，對明代驛站進行普查、保護和修復，也推動了局部地區交通路線的研究。上述成果，不僅集中反映了這一時期明代驛站的研究水準和普及程度，而且促進了學術研究、文物保護和旅遊開發相結合，開拓了許多值得關注的研究領域，為進一步深入研究明代驛站和驛路網絡打下了堅實的基礎，積累了豐富的經驗。

明代的驛站、驛路和驛路系統，猶如現代社會中的交通運輸

系統和信息傳輸系統，是研究人流、物流、信息流的基礎，對於研究明代政治、經濟、軍事、社會生活的重要性不言而喻，其意義遠不止於為明代地理志書拾遺補闕。相信這項基礎研究，一定會推進和帶動相關研究的進步。

## 二、《明代驛站考》與《中華人民共和國

### 大地圖集·明代交通圖》

#### （以下簡稱《大地圖集》）的關係

拙著《明代驛站考》緣起於編繪《大地圖集》。編繪《大地圖集》是一項規模浩大的系統工程，也是一項艱巨的科技創新工作。就筆者負責編繪的《明代交通圖》而言，須從搜集原始資料和前人研究成果做起，首先按照擬定的體例，對入圖的二千多個驛站逐一進行考證並寫出釋文，作為編圖定點畫線的依據，然後在古今對照的底圖上，繪出驛站和驛路的草圖，最後再交地圖出版社清繪出版。為完成這項科研任務，筆者在國內外搜集到許多珍貴的文獻，撰寫了二千多條「釋文」，前後耗費了五、六年時間。《明代驛站考》的正文原是繪圖的「釋文」，本書附錄《寰宇通衢》、《一統路程圖記》和《土商類要》是在搜集資料過程中發現的珍貴文獻。在某種意義上，《明代驛站考》可說是筆者編繪《大地圖集》的副產品。

《大地圖集》以圖為主，「釋文」是說明文字，而《明代驛站考》

以文字為主，以圖為輔，文字和圖的關係正好顛倒過來。但是，《明代驛站考》的正文並不同於《大地圖集》的「釋文」。第一，由於目的不同，本書收錄的驛站數多於《大地圖集》標繪的驛站數；第二，由於體例不同，與「釋文」比較，本書引證的書目多，考證的文字少；第三，由於要求不同，本書收錄的驛站沒有年代限斷，而繪入《大地圖集》的驛站，年代斷限有明確的要求。同樣，本書《明代驛路圖》也不等同於《大地圖集》的《明代交通圖》，前者是黑白圖，後者將是彩色圖，前者使用的底圖是有比例尺的古今對照圖，後者採用的底圖是示意性的明代政區圖，二者的區別是顯而易見的。

### 三、明代商書的史料價值及編著特點

《一統路程圖記》和《士商類要》是明代商書的代表作。這二部明代商書，有很高的史料價值：

#### (一) 地理學方面

1. 程圖和路引：是商書重要的組成部分。《一統路程圖記》輯有水陸路引三條，《士商重要》輯有水陸路引三條，它們詳細記載了明代的水陸交通路線、各地的行程里距和道路的起訖分合，是研究16世紀中葉我國交通路程的重要文獻。古代文獻往往不太重視記載交通路線和水陸行程，例如《明史》例不載水馬驛站，

《明會典》只載驛名而不記其地理位置，《寰宇通衢》只記驛路而未載驛站方位，《寰宇通志》只記驛站方位而未載驛路；又如一些記載交通路線和水陸行程的地志，或者不完整，或者限於局部地區，憑藉它們研究全國的交通路線，皆不如人意，其他專書記載的內容就更不詳備了。能够集各地主要驛路和商路於一書，將幹道、支線條分縷析，編排組合，使讀者對明代交通路線一目瞭然的編著，捨此而莫屬。因此，無論是研究明代交通路線，還是編繪具有標準年代的驛路圖，都需要參考這類文獻。

2. 土特產：或記載在地名下，如四川蒼溪縣「產黃絲」（《一統路程圖記》卷三），湖廣蕪陽縣「產龜、蛇、竹、艾並佳」（《一統路程圖記》卷七），湖州南潯「出紗絲」（《一統路程圖記》卷七），君山產湘妃竹（《一統路程圖記》卷三）等；或記載在專篇內，如《經營經驗》云：「欲販芝麻、菜子，須問油價如何。南河蘭麻、海北黃麻為最，連稍油估五十斤。馬頭、滕縣紅麻，沭口、嶧縣白麻為次，也看四十七八。惟五河以下，小河、一隊、房村左右者，俱是低麻。」（《士商類要》卷二《雜糧統論》）這條資料不僅記載了芝麻的產地，而且注明了各地芝麻的出油率。諸如此類的資料，書中甚多。

3. 行政區劃：記述明代疆域政區的正史和總志，優劣得失各不相同。《寰宇通志》成書於景泰七年（1456），《明一統志》成書於天順五年（1461），均反映明代前期的疆域政區；《明史·地理志》所列的行政區劃，未注明標準年代；《讀史方輿紀要》大體反

映明末的行政區域。而有明一代行政區劃變動甚多，《士商類要》卷三記載的府州縣數，與《明史·地理志》、《讀史方輿紀要》頗多不同（參見《士商類要》與明代地志所載府州縣異同表）。這些資料，可供研究明代中後期行政區劃參考。

附：《士商類要》與明代地志所載府州縣異同表

	《士商類要》	《明史·地理志》	《讀史方輿紀要》
北直隸	八府十九州一百十六縣	八府二直隸州十七屬州一百十六縣	八府二直隸州十七屬州一百十六縣
山東	六府十五州八十九縣	六府十五州八十九縣	六府十五州八十九縣
山西	五府十九州七十九縣	五府三直隸州十六屬州七十九縣	五府三直隸州十六屬州七十九縣
河南	八府十二州九十六縣	八府一直隸州十一屬州九十六縣	八府一直隸州十六屬州七十九縣
陝西	八府二十一州九十六縣	八府二十一州九十五縣	八府二十一州九十五縣
南直隸	十四府十七州九十六縣	十四府四直隸州二直屬州九十七縣	十四府四直隸州十三屬州九十六縣
浙江	十一府一州七十五縣	十一府一州七十五縣	十一府一州七十五縣
江西	十三府一州七十七縣	十三府一州七十七縣	十三府一州七十七縣
湖廣	十五府十八州一百七縣	十五府二直隸州十七屬州一百八縣二宣慰司四宣撫司五安撫司二十一長官司五蠻夷長官司	十五府二直隸州十四屬州一百八縣
福建	八府一州五十七縣	八府一直隸州五十七縣	八府一直隸州五十七縣
廣東	十府八州七十五縣	七府一直隸州七屬州七十五縣	十府一直隸州七屬州七十六縣
廣西	十府一軍民府四十二州五十縣	十一府四十八州五十縣四長官司	十一府四十七州五十三縣四長官司



## (二) 氣象學方面

《士商類要》觀察天氣和氣候的諺語甚多。《四時占候風雲》云：「春夏二季常有風暴，若遇天氣濕熱，其日午後，或雲起，或雷聲，所起之方必有暴風，急宜避之。……秋冬二季雖無風暴，每日行船先觀四方。天氣明淨，五更初解纜，至辰時以後天氣不變，雖有微風，無論順與不順，行船不妨。」（《士商類要》卷二）又云：「雲頭從東起，必有東風，從西起，必有西風，南北亦然。如前頭雲頭已過，後面雲脚不盡，則是風未止。如雲起處，天氣明白，後更無雲，則風漸止矣……雲行急，星動搖，日月昏暈，太白晝見，人首頰熱，燈火焰見，皆主大風。」（《士商類要》卷二）《士商類要》還輯有根據天氣估量來年豐歉和商品價格的諺語，如：「正月霧，雨水遍滿路，歲朝宜黑四邊天，大雪紛紛是瑞年，最喜立春晴一日，農夫不用力耕田。」二月霧，父子不相顧。驚蟄聞雷米似泥，春分無雨病人稀，月中再得逢三卯，稻麥棉花處處肥。」三月霧，病人無限數。初三晴日不須愁，穀雨聞雷亦可憂。清明風雨從南至，菜麥田禾定有收。」四月霧，二麥滿倉庫。立夏無風少病疴，清明八日果生多。雷鳴甲子庚申日，定有蝗蟲侵稻禾。」五月霧，井田全不錯。端陽有雨是豐年，芒種聞雷亦美然。夏至風從西北起，瓜蔬園內定憂煎。」六月霧，高低多失悞。三伏之中逢酷熱，准定冬來多雨雪，此時若不見炎威，五穀在田愁不結。」七月霧，官河

為大路。立秋無雨最堪愁，萬物觀來盡欠收。處暑若還天不雨，縱然結實也擔憂。」八月霧，切莫開倉庫。秋分天氣白雲多，處處歡歌好稻禾。只怕此時雷電發，冬來米貴道如何。」九月霧，貧者就欺富。初一飛霜最損民，重陽戌遇一冬晴。月中虹見人多病，更遇雷聲米價增。」十月霧，水牛崗上卧。立冬之日怕逢壬，來歲高田少去耕。此月若逢壬子日，人民凍死在來春。」十一月霧，鯉魚行陸路。初一西風盜賊多，更兼大雪有災磨。冬至天陰無日色，來年定唱太平歌。」十二月霧，來年米穀富。初一東風六畜災，若逢大雪早年來，但教此日晴明好，分咐農夫放下懷。」（《士商類要》卷四《霧驗陰晴》）又如：「春甲子雨，撐船入市。夏甲子雨，麥爛蠶死。秋甲子雨，禾稻生耳。冬甲子雨，雪飄千里。」春丙陽陽，無水插秧。夏丙陽陽，乾死禾娘。秋丙陽陽，乾曬入倉。冬丙陽陽，無雪無霜。」（《士商類要》卷四《四季雜占》）。此外，對日暈、月暈等各種自然現象所預示的天氣，也有輯錄。這些民間諺語，至今在江南地區仍很靈驗。

## (三) 地圖學方面

刻於《一統路程圖記》卷首的《北京至十三省各邊路圖》和《南京至十三省各邊路圖》，是兩幅珍貴的明代程圖。這二幅程圖大小相等，內框長25.8釐米，寬18.5釐米，繪有二京十三省等重要地名及主要交通路線。二京十三省地名外加方框，區別於一般府

州縣和關嶺道路。地名之間用虛線連接，虛線代表交通幹線，並表示主要交通路線的分佈範圍和覆蓋地區。程圖與路引吻合，且可相互驗證。

《北京至十三省各邊路圖》標繪地名之處。主要驛路終端，東至山東登州府（今山東蓬萊縣），西至四川松潘衛（今四川松潘縣），南至廣東，北至宣府（今河北宣化縣）、大同、黃甫川（今陝西府谷縣北黃甫）、榆林、寧夏一線，西北至陽關（今甘肅敦煌縣西南陽關古城），西南至會川衛（今四川會理縣）、雲南和潯州府（今廣西桂平縣），東南至福建興化（今福建莆田縣）、泉州、漳州三府。《南京至十三省各邊路圖》標繪地名之處，除西北方向未標陽關外，四邊標注的地名和驛路起訖點，與《北京至十三省各邊路圖》相同。

這二幅地圖均未注明標準年代。《一統路程圖記》稱：「北京至富峪（今河北平泉縣北）、會川（今平泉縣西）、大寧（今內蒙古寧城縣西）三衛」、「北京至開平衛（今內蒙古正藍旗東北閃電河）」、「北京至大寧都司（今內蒙古寧城西）」為「舊址路」，顯然是指宣德時廢棄的明初驛路，黃汴未將其繪入圖中，說明這二幅地圖繪製交通路線，應是成化年間或更遲一些的交通路線。再參證其他內容，還可斷定其繪製的交通路線不是明初的交通路線。這二幅地圖中，標有寧羌州（今陝西寧強縣）和蘭州二地，寧州置於成化二十一年（1485），蘭州置於成化十三年（1477），據此推斷，這二幅地

圖繪製時間當在嘉靖、隆慶年間，而不會更早。

這兩幅地圖均為示意圖。單就程圖本身而論，並無特別之處。如參證路引，進行比較研究，便會發現作者獨到的構思以及程圖的作用。程圖和路引的關係，猶如總綱和細目的關係。程圖所示，皆交通幹線，表示大範圍的地理位置和行程方向。路引詳載站名、里距、道路的起訖分合，附錄山川險夷、著名出產、治安好壞、牙行優劣等內容。士商行旅根據程圖所示方向，檢索路引目錄，查找相關地名，便知行程里距和沿途情況。路引記載站程的里距，從五里到一百八十里不等，大多數在六七里至八十里之間。一般說來，土著居民對方圓百里之內的地名和道路比較熟悉，士商行旅只需使用程圖和路引，再輔以詢問，便能順利地到達目的地。程圖和路引在指導旅行經商方面的功用，完全可與現代大比例尺的地圖相媲美。

流傳至今的明代地圖很多，有世界全圖、疆域政區圖、軍事防務圖、河工圖、漕運圖、航海圖、城鎮圖等等，但類似於《一統路程圖記》卷首的程圖却絕無僅有。這類程圖出現很早，決非僅此一種，但這二幅程圖却是繪製年代最早而至今猶存的程圖。作為程圖的實物資料，其文物價值是很高的。

#### （四）經濟學方面

關於經商思想。商書認為：「人生於世，非財無以資身。產治有恒，不商何以弘利。」又說：「財為養命之源，人豈可無有，而

不會營運，則蠶食易盡，必須生放經商，庶可獲利，為資身策也。」（《商賈一覽醒迷》一）直言不諱經商弘利的目的。其次，力主遵循國家法規。《為客十要》告誡：「凡外出，先告路引為先……投稅不可隱瞞。」第三，強調依靠牙儈。《商賈醒迷》說：「買貨無牙，秤輕物假。賣貨無牙，銀偽價盲。」又告誡說：「貨之精粗好歹，實告經紀，使好裁奪售賣。若昧之不言，希為僥倖出脫，恐自誤也。」

關於貿易常識，包括投牙、找主、定價、成交、過秤、發貨、付款、索債、訟訴等諸多方面。如物色牙儈時，要「相物、相屋、相人」。何為相物？注云：「凡觀人家所用物件，不可因其古舊，即云為貧，但物不至狼藉、破壞不堪者，必是節儉老實，不務奢華之家，而內財充溢可知。」何為相屋？注云：「屋宇精緻，物件研明，分外巧樣，多是好奢華務外之人，其內必不能積聚。」何為相人？注云說：「各省雖富貴人家，惟布衣布服。二京、吳、越之地以綺羅為常服。布者，富貴悠長。衣帛者，儲無隔宿。」（《士商類要》卷二）其他貿易常識，書內亦有詳細介紹。

關於買賣竅門。《士商類要》認為：「為客經營，勿以貪小失大。買賣雖投於經紀，主意實出乎自心。貨有盛衰，價無定例，須識遲中有快，推詳好處藏低。貴者量有賤之時，衰者度有興之日。買必隨時，賣須當令。如逢貨貴，置處不可慌張。若遇行遲，脫處切宜寧耐。雇船如小買之由，要看人船好惡。搭伴若結親之故，交財須帳目分明。經紀為領袖，牧放留心相待。船家乃暗賊，往

來加意提防。侍僕隨身休重托，夥計合意莫猜疑。貨物高低，出處地方先以定。價錢輕重，眼睛看過自酌量。」（《士商類要》卷二《經營說》）其他經營機關，介紹也十分詳細。

關於自我修養。在商業道德方面，強調「貨真價實」、「童叟無欺」、「有債必還」、「有恩必報」。處理家庭關係時，要求「孝順父母」、「敬兄愛弟」、「和睦宗族」。待人接物時，主張「立身持己」、「養心窮理」、「思慮醒言」。論及自我修養時，則勸人「勤讀書史」、「謹戒戲詐」、「戒浪飲酒」、「禁作無益」。還附錄《戒嫖西江月》四首，勸告商人潔身自好。

各類專書、筆記和小說中，有關明代商人和商業的史料不少，但它們大都出自文人學士之手，而非商人所著。惟有這類商書，由商人編著，當更值得重視。

### （五）歷史學方面

商書的歷史學價值，是毋庸置疑的。例如《文職公署》、《武職公署》記錄的隆慶年間的府州縣實有官吏數，與《明會典》、《明史·職官志》的記載不完全相同。《明會典》和《明史·職官志》記載的，是各地官吏的法定配額數，而法定配額數並不等於實際員額數。明中葉以後，地方缺官缺吏的情況甚為嚴重，但具體情況不得而知，而這份各地實有官吏的統計資料很有參考價值，是研究明代後期吏治的珍貴資料。又如當時社會上有許多約定俗成

的專門用語，商書也有記載，如稱明代六部尚書爲「大正卿」，六部吏郎爲「六亞卿」，又如「大九卿」指六部尚書、都御史、通政史、大理寺正卿，「小九卿」指六部侍郎、太常、太僕、光祿、鴻臚、尚書司等卿、副都僉、大理寺少卿、左右通政。這些用語，在今一般職官辭典中已很難查到。

商人爲豐富自己的歷史知識和社會常識，編了許多詩歌，供旅途中背誦消遣，如《歷代帝王姓氏建都圖》、《帝王源流》、《歷代曆數歌》、《歷代國號詩》、《漢麒麟閣十一人歌》、《晉竹林七賢詩》、《先賢名士》、《國朝（明）配享功臣十二人歌》等等。其中，《歷代國號詩》云：「三皇五帝夏商周，戰國歸秦及漢劉。吳魏晉終南北紀，隋唐五代宋元休。大明一統乾坤曉，黎民千古頌皇猷。」《漢麒麟閣十一人歌》云：「漢代麒麟閣上，股肱之美昭然，霍光安世冠時賢，魏相丙吉並見。充國韓增五六，延年劉德當名。梁丘賀後問蘇武，蕭望之名可並。」《晉竹林七賢詩》云：「七士嵇康蓋有名，山濤向秀並劉伶，阮家叔侄誇咸籍，亦有王戎得見稱。」《士商類要》卷三「這類歌詞便於記憶，至今仍有普及歷史知識的作用。」

### （六）社會學方面

商人接觸的人多，上起皇親國戚、大小官吏，下至牙儉、船工、脚夫、水手，可謂三教九流，無所不有。商人接觸社會面廣，既要諳熟法律，又要精通人情世故。因此商書編著的內容十分龐雜。

例如，與官府打交道須熟知的各省王府、公署、官職俸祿、官吏服式、量定刑罰的法律等，外出經商必須熟悉各地的治安狀況、風險所在、船戶善惡，乃至防偷防盜、不良船戶和水手舞弊的種種伎倆，這些知識都不能或缺。

商書內容十分豐富，以上所舉數端，僅其中部分，其餘方面有待讀者進一步挖掘。

與其他歷史文獻相比，明代商書有許多共同的編著特點：

第一，實用性。《士商類要·敘》云：「其所撰者，雖非紫府列三星刻石之文，青丘發六甲飛靈之字，然皆爲士商切要，正猶之布帛菽粟，利用甚宏。」因此，明清時期這類商書曾多次翻刻，廣爲流行。有的翻刻時，曾多次改換書名，如黃汴的《一統路程圖記》曾改名爲《新刻水陸路程便覽》和《圖注水陸路程途》等。

第二，雷同性。商書內容頗多相似之處。例如，黃汴《一統路程圖記》輯錄的路引，曾先後被陶承慶編《新刻京本華夷風物商程一覽》、李晉德編《客商一覽醒迷天下水陸路程》、壯陽子編《水陸路程》所援用；程春宇《士商類要》的路引也被澹漪子《天下路程圖引》所輯錄；又如其他方面，陶承慶《新刻京本華夷商程一覽》的《各省王府及祿米》、《文官服式》、《武官服式》、《歷代國都》、《歷代歌》等專篇，也取材於程春宇編的《士商類要》。又如《江南進京水驛歌》、澹漪子《天下路程圖引》的《京都九門詩》、《水驛捷要歌》、《五指山詩》、《九縣詩》等，詞句與《士商類要》完全一樣，只是

詩歌的名稱略有不同而已。

第三，地域性。因編著者和刻印者不同，這類商書有明顯的地區性。就路引而論，除全國性的交通幹線外，編纂者特別重視彙集自己貿易範圍和家鄉附近的路引。如徽州府境內多山，水運並不發達，因係徽商黃汴家鄉，《一統路程圖記》輯有水路路引<sup>①</sup>條，約占江南水路路引的八分之一。《士商類要》的編纂者程春宇也是徽商，他搜集的路引也以徽州、杭州、蘇州、揚州、淮安、南京等徽商經常活動的地區居多。

16世紀中葉至19世紀中葉，我國交通路線和商業格局雖有改變，但總體上變化不大，因而這類商書在中國流行了三個多世紀。16世紀中葉，中國社會性質發生巨變，舊有的商業和貿易格局遭到破壞，火車、輪船等交通工具逐漸被廣泛使用，國內水陸路線和貨物走向發生深刻變化，商書失去存在的物質基礎和社會價值，才逐漸被近代交通指南和經商全書所取代。在今天看來，這類商書不僅對當時社會經濟的發展起過重要推動作用，而且保存著許多珍貴資料，很值得我們重視和利用。

#### 四、明代商書與其他文獻圖籍的關係

##### (一) 程圖與明代地圖

現存明代商用地圖已不多見，《一統路程圖記》卷首的《北京至

增訂本前言

十三省各邊路圖》、《南京至十三省各邊路圖》、《河套圖》、《輿地總圖》、《九邊總圖》，都很有特色，有的在我國地圖學史上獨樹一幟；有的大有來歷，很值得研究。

1. 《北京至十三省各邊路圖》和《南京至十三省各邊路圖》：這二幅程圖的社會背景、主要內容和文獻價值，前文已有論述。其設想之周到，構思之巧妙，可謂匠心獨運。在指導旅行方面的功用，足可與現代大比例尺地圖相比美。

2. 《河套圖》：是一幅大有來歷的地圖，該圖內框長25.8釐米，寬18.5釐米。以黃河、長江二流域為主區，東起開元、遼陽，西至黃河源星宿海，北逾河套，南及嶺南。繪有名山大川、二京十三布政司及重要地名三十餘處。圖內，黃河、長江及主要支流用雙線表示；湖泊用封閉曲線，內加水紋表示；主要山脈用正面投影形象圖例表示；海域用波紋表示；二京用方框表示；其他地名用文字表示。圖幅左上方注云：「是圖出東坡地理指掌，吉安羅君得元人朱思本畫方之法，梓成巨本不多，有人所罕見者。今據其圖並錄其說，使人得而見之。」

注文所云「吉安羅君」，指明代著名地圖學家羅洪先。羅洪先（1504—1564）字達夫，號金庵，江西吉安府吉水縣人。他以元人朱思本的《輿地圖》為基礎，又搜集資料，增加內容，將《輿地圖》改繪成著名的《廣輿圖》。《廣輿圖》的主要貢獻是：一、將朱思本「長廣七尺」的大圖，按照分幅的辦法，改製成地圖集；二、除改

繪朱思本《輿地圖》外，又增加數十幅朱思本原圖沒有的圖幅；三、最早在地圖上使用圖例符號。經過羅洪先的努力和改造，朱思本的繪圖技術被發展到一個新的水平，使《廣輿圖》成爲明代地圖學上繼往開來的代表作，影響我國地圖學數百年之久。黃汴云：「吉安羅君得元人朱思本畫方之法，梓成巨本不多，有人所罕見者。」所指即此。

《河套圖》是根據羅洪先的編繪原則，利用《廣輿圖》的先進成果而繪成的簡圖。它的圖面內容、文字注記和繪製手法，與《廣輿圖》卷一《輿地總圖》、《山東輿圖》、卷二《河套圖》有很深的淵源關係。

羅洪先編繪《輿地總圖》（上海圖書館藏《廣輿圖》，明萬曆七年刻本）的原則是：「每方百里，只載府，不書州縣。山止五嶽，餘別以水，不復概書。」該圖內框長27.5釐米，寬33釐米，圖幅不大。在應用現代印製技術前，能够容納的行政區劃和地理要素不多，一切必須擇要入圖，否則圖幅難以安排，所以在行政區劃方面，「只載府，不書州縣」。繪出的名山，只有泰山、華山、嵩山、恒山、衡山，水系只有黃河和大江，大湖只有太湖、鄱陽、洞庭、馬湖以及西北的兀達腦兒，另有四處湖泊未注名稱，其餘內容一概省略。黃汴編繪《河套圖》時，由於圖幅不及《輿地總圖》一半，遴選人圖的內容更爲有限，所以《河套圖》只標二京十三布政司，而不書府州；入圖的名山，除增加與江源有關的岷山外，只收五嶽；

水系也只繪黃河和大江；繪出的大湖，省去西北邊陲的湖泊，其餘和《輿地總圖》一樣。此外，海岸線輪廓、水道走勢十分相像；黃河、長江無論是源頭和河道流向，還是支流和入海口的繪法，都與《輿地總圖》一般無二。可見黃汴採納了羅洪先精選內容和擇要入圖的編繪原則。

《河套圖》全文引用《廣輿圖》卷二《黃河圖》的旁注（全文略，詳見《一統路程圖記》），通篇總共333字。注文雖未明言引自何處，但對照《廣輿圖》，除「過外境」的「外」被改爲「虜」字外，其餘333字一字不差。這一不同，究竟是黃汴所改，還是刊刻錯誤，不得而知，但從《一統路程圖記》其他的行文分析，黃汴曾數次用「虜」字，故筆者以爲前者可能性較大。以上種種情況表明，黃汴所云「據其圖並錄其說」，誠非虛妄也。

《河套圖》並不是簡單仿照《廣輿圖》的複製品，而是充分吸收和利用《廣輿圖》多幅地圖研究成果，重新創作的作品，值得注意的有以下三點：

（1）參考《廣輿圖》最新版本對黃河源的畫法，較早在地圖上普及元代考察河源的成就和明代繪圖學的成就。

黃河源地處高寒地區，人跡罕至，河源究竟在何處，長期以來，未有定論。元至元十七年（1280）都實考察黃河源，是我國歷史上封建國家第一次有組織地對黃河源進行的專門考察，具有十分重要的意義。後來，元翰林學士潘昂霄根據都實之弟闊闊出的

記述，寫成考察河源的專著《河源志》，此外，臨川朱思本從八里思家得到帝師所藏的梵字圖書，其中也有一份考察河源的記錄，與「昂霄所志，互有詳略」。這兩個材料都是我國歷史上最早記述考察黃河流的專門著作，原著久已不存，惟《元史·地理志》在《河源附錄》一文中有所輯錄，陶宗儀在《南村輟耕錄》卷二十二保存有《河源圖》。《河源志》根據野外考察獲得的資料，記述了黃河上游的主要支流和水文特徵，以事實否定了漢代以來盛行的「重源伏流」說，在指出星宿海是河源的同時，還注意到「東北流百餘里」的火墩腦兒，這一發現不僅比唐代大有進步，與現代調查結果也吻合，充分反映了元代考察河源所取得的巨大成功。元代考察河源的報告，當時沒有公佈，鮮有人知。《元史》修於明初，洪武刻本是祖本，藏於內府，束之高閣。嘉靖初，編刊二十一史，方在社會上流傳。朱思本所繪《輿地圖》原本面積太大，不便翻刻，故流傳不多。摹繪本及刻石久已不存，根據朱思本改繪的《廣輿圖》，第一次刊印是嘉靖三十四年（1555），第二次刊印在嘉靖三十七年（1558），第三次刊印在嘉靖四十年（1561），其間還有手抄本和他刻本。值得注意的是，《廣輿圖》是在嘉靖四十年（1561）刻本中始將黃河源改成葫蘆形的，《河套圖》的黃河源也呈葫蘆形，其刊印時間是隆慶四年（1570），兩者相差不過10年時間。這在信息傳播管道不暢，傳播速度有限的古代，如此迅速地轉載元代考察河源的發現，並出版有關地圖，對大多數民衆來說，不能不算是很新

的信息和研究成果。商書編繪和出版這類地圖，比《廣輿圖》本身影響的面更大，因此在傳播元代考察河源方面的貢獻，比《廣輿圖》大得多，《河套圖》在這方面的貢獻是應予充分肯定的。

（2）標繪漕運備道——膠萊新河，表明作者對國計民生的關注。

元代以大都為京城，遠離經濟發達的南方，大部分漕糧和軍餉皆需南方供給。為解決漕運問題，元政府開鑿了北起大都，南至杭州的大運河。由於黃河含沙量太大，受其干擾，運河也經常淤淺，再加上工程技術方面的原因，這條大運河很快便失去漕運的功能，漕糧仍由海道運往京師。明代建都北京，南糧北運的格局未有改觀，永樂間浚疏大運河成，改海運為河運，但黃河仍經常影響運河，使漕運發生困難，故有明一代雖以河運為主，但海運始終不棄。海運路途遠，風浪大，糧船經常沉沒，糧食不能準時按量運到大都，運糧軍民也視海運為畏途，經常逃亡。海運繞道最遠和風險最大的地區，便是糧船經過的山東半島。為減少糧船沉溺事故，尋找運河備道，元明政府數次議開膠萊河。元代膠萊河地區，舊有二水，源出高密縣，分南北流，南流者從膠州麻灣口入海，名膠河；北流者從掖縣海倉口入海，名萊河。二河中間，相距三百餘里，本不通航。元至元十七年（1280），萊人姚演獻計開新河，鑿地三百餘里，溝通萊河和膠河，謂之膠萊新河。膠萊新河開通後，江南海運自太倉出口，抵達膠州，經膠萊新河，出海倉口，浮海

抵直沽，「可避東北海險數千里，較漕河為近」。但膠萊新河地質情況複雜，施工難度較大，耗費銀兩驚人，開與不開，爭論非常激烈。明嘉靖中，曾因元人故道，「鑿馬壕以趨麻灣，新河出海倉」，「由是江淮之舟達於膠萊」。當時，朝野上下十分關注膠萊新河，這個問題可說是社會議論的熱點。《河套圖》未畫京杭大運河，但却畫上膠萊新河，表現出黃汴對膠萊新河的重視，以及他對社會熱點問題敏銳的洞察力。《廣輿圖》卷一《輿地總圖》繪有膠河和萊河，但無注記。《山東輿圖》繪有膠水，文字注記曾提及膠萊河，但地圖上未標明名稱。《河套圖》不僅明確繪出膠萊河，還標注了名稱，這是黃汴《河套圖》超過《廣輿圖》的地方之一。

(3)《河套圖》標注的海陸岸線、河道走向和地名位置，更接近現代測繪地圖，較其他商書地圖準確。《河套圖》未用計里畫方法繪圖，但其所繪的海陸岸線、河道走向和地名位置的準確性，都比同時期商書地圖高出一籌。例如天啓六年(1627)出版的《士商類要》卷首《輿地總圖》(以下簡稱《輿地總圖》)就不如《河套圖》。在海陸岸線方面，《輿地總圖》未標出向東突出的山東半島，而《河套圖》繪出了明顯的半島地形。在黃河流向方面，特別是源頭和上游的走勢，《輿地總圖》與今實測地圖相比，準確性較差，而《河套圖》則與現代實測地圖相近。在標注地名方面，《輿地總圖》的取點定位存在不少明顯錯誤，如將嘉峪關標注在河套內，賀蘭山標注在河套東，而《河套圖》標注的嘉峪關在河套以北，賀蘭山

在河套以西，與今實測地圖一致，其他地名如甘州、肅州、貴德等地的方位也較為準確。《輿地總圖》水道表示方法不一致，黃河在雙線內加波形水紋，大江及其他水道在雙線內則未加波形水紋，而《河套圖》則繪法統一，不存在這類問題。《一統路程圖記》成書早於《士商類要》，但其編繪或參照的地圖却比《輿地總圖》科學。作為一名商人，在搜集和編纂商書時，能夠及時掌握和正確運用地圖學的最新成果和製作方法，編繪出高品質的示意圖，這在當時是非常難能可貴的。

當然，正如其他著作有良莠之分一樣，商書地圖也有傑出和平庸的區別，《輿地總圖》遜於《河套圖》就是一例。現存的商書地圖雖然不多，但其中部分是很有繪製水準和文物價值的，黃汴編繪的三幅地圖就是如此。

## (二) 路引與明代志書

路引類似於道路指南，是古代士商旅行的文字說明書。其基本內容是記載行程的站名、所屬州縣、站距里程、分路去向。站名下偶有夾注，路引後或有附注。夾注和附注的內容，因地而異，語言文字簡潔扼要。站名和主要地名用大字表示，其餘內容用小字刊刻，成雙行排列。路引長短不一，視路程遠近而不同，短的寥寥數語，長的多達四五千字。

商人外出經商，必須熟悉道路，瞭解各地的商情和民情，否則



困難重重，寸步難行。古代沒有大比例尺的旅行圖和交通指南，因而具有豐富信息的路引便成爲商賈爭相搜集的重要資料和大多數商書的重要組成部分。當時商賈曾視爲傳家之寶。

明代國內道路有水陸二途，主幹線、幹線、支線、間道、便道、小路之分。商書輯錄的路引，主要是主幹線和幹線、支線、間道、便道、小路不勝枚舉，多略而未收。

道路的主幹線是驛路。驛有館舍、驛官，設有驛卒、馬驢、站夫、紅船、快船、鋪程及一應用具，組成一個龐大的道路網絡，並通過這個網絡傳達政令、報告軍情、遞送使客和轉運物資。驛路經過修繕，較爲近捷。

二京至十三布政司、各布政司至所屬府，都通驛路。《一統路程圖記》載有二京之間、二京至十三布政司、各布政司至所屬府的驛路路引。

幹線是僅次於驛路的重要道路。它是連接府州和重要衛所之間、軍事要地之間、主要商埠之間、市場和產地之間、水陸碼頭和車船換乘地點之間的要道。《土商類要》彙集路引一百條，《一統路程圖記》也輯錄一百餘條，主幹線加上幹線基本反映了明代主要水陸道路的分佈狀況。有的商書輯錄驛路路引，也收支路路引，如《一統路程圖記》前三卷爲驛路路引，後五卷爲支路路引，有的商書不收驛路路引，專收幹線和支路路引，如《土商類要》輯錄的一百條路引即是。就反映明朝中後期交通道路的總體佈局

而言，前一種商書面向全國，主次清楚，明顯優於後者，《四庫全書總目》史部地理類在衆多存目中選收《圖注水陸路程途》、《四庫全書存目叢書》選收《一統路程圖記》而未收其他商書，這可能是重要原因。

商書路引來自何處，是一個值得探索的問題。黃汴《一統路程圖記》自序云：「僑居吳會，與二京十三省暨邊方商賈貿易，得程圖數家，於是窮其聞見，考其異同，反覆校勘，積二十七年始成帙。」方一桂《土商類要·敘》云：「（程春宇）甫成童而服賈，車塵馬跡，幾遍中原，故土俗之淳漓，山河之險夷，舟車輻輳之處，貨物生殖之區，皆其目中所閱歷。至於天文、世代、古跡、遺墟，又悉心推測訪求，或得諸故老之傳聞，或按殘篇之記載，旁搜廣摭，……於是取生平睹記，總彙成編。」吳岫《一統路程圖記·後序》云：「岫自幼有四方之志，後以無尺寸進取，乃遍索天下輿地志，儲而藏之，以爲閒居檢閱。徵友黃子京氏，足跡半天下，見前途問津者，漫皆迷茫，險夷利害，每犯所諱，故就岫假諸志，創設規模。又以其坐廬在我蘇金閭闌之地，日與四方商賈交易，就而問詢，並已所嘗歷而識者，辯證之以成此書。」這三篇序言，將路引的來源和編撰經過，交待得十分清楚。

路引的可信度如何？筆者曾將《一統路程圖記》的部分路引，與宋王曾《行程錄》、曾公亮《北番地里》、明魏煥《皇明九邊考》、顧炎武《昌平山水記》、《天下郡國利病書》、《肇域志》、王士性《廣志