

國立臺灣大學文學院藝術史研究所

碩士論文

Graduate Institute of Art History

College of Liberal Arts

National Taiwan University

Master Thesis



運輸的圖像：盤車圖的形塑和變遷

Image of Transportation: Study on Carts Paintings'

Development in China

梁哲瑋

Jerway Liang

指導教授：石守謙 博士

Advisor: Shou-chien Shih, Ph.D.

中華民國 104 年 1 月

January 2015



摘要



「盤車圖」是以描繪畜拉貨車等運輸場景為主的繪畫，目前盤車圖的相關研究成果，主要對其表現題材作介紹性的論述，而較少就傳世作品來討論盤車圖在歷史上的發展變化。本論文便在這項基礎上，運用前人風格分析的研究成果，對存世的盤車圖作形式分析，釐清若干盤車圖的創作時代，並進一步探討盤車圖在歷史上的發展和演變。

本論文共分三章，第一章首先討論「盤車圖」的字面意涵，釐清古人對於盤車圖一詞的指涉理解，並依據傳世文獻，確立最晚在 11 世紀，盤車圖已形成較為具體的圖像組合。第二章則從較為確定的北宋貨車圖像為基準，運用結構分析來比較傳世的盤車圖立軸作品，推測這些傳為宋人的盤車圖，實際上應是由元人所作，並進一步探討盤車圖在元代的發展。第三章則討論盤車圖在明清時代的變遷，先從傳世關於盤車圖的詩文，探討觀眾對於盤車圖的觀感，進一步思考盤車圖創作在明代初期式微的趨向，再從明清的盤車圖畫作，討論明清畫家對盤車圖多了一層「仿古」的創作意識。本論文最後希望能從盤車圖在歷史上的發展，探討這類運輸圖像在藝術創作上的文化意涵及其變遷。

關鍵詞：盤車；車輿圖；行旅圖；界畫

Abstract

Carts paintings in ancient China mainly depict a scene of carts transportation in the wild. In today's catalogues, most of the remaining carts paintings are attributed to Song dynasty (960-1279) without specific evident. This study tries to use formal analysis to re-date these carts paintings. It then can be possible to discuss the development of the carts paintings through the history, and the meanings of carts painting in Chinese culture.

There are three chapters in the thesis. The first goes to figure out the literal meaning of carts painting in Chinese. According to poems and literal descriptions, the basic composition of the carts painting had been developed no later in the 11th century. The second chapter re-dates some Song carts paintings to Yuan dynasty (1271-1368) with formal analysis. It then discusses the development of carts paintings in Mongol China. The third chapter tries to explore the audience response to carts paintings through the poem to discuss why carts painting declined from late 14th century. It then argues that the carts paintings from 16th to 18th centuries may contain the main conscious of tracing back to primitive style. The development of the carts paintings shows its changing meaning to carts transportation through the history in China.

Keywords: carts painting; vehicle image; travelers in painting; ruled-line painting.



誌謝

本論文研究承蒙建輝基金會，以及臺灣大學藝術史研究所之友會補助研究經費，特表感謝之意。

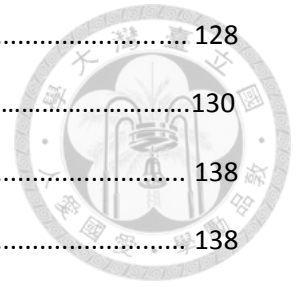




目次

摘要.....	i
圖版目次.....	vii
緒論：盤車圖作為一種運輸圖像發展的案例.....	1
盤車圖相關研究回顧.....	2
盤車圖作為一種「圖像傳統」.....	5
圖像內容的界定：母題和圖式.....	6
問題意識和章節說明.....	7
第一章 盤車圖的圖象來源及基本圖式.....	10
第一節 「盤車圖」詞意辨析.....	10
第二節 以車入畫：出行圖中的車輿圖像.....	16
第三節 從代步到運糧：牛車圖像在《閘口盤車圖》和《清明上河圖》的豐富化.....	21
第四節 盤車圖發展與山水畫的關連.....	28
第五節 雪景山水與盤車圖的結合.....	36
小結：盤車圖的發展脈絡與基本圖式.....	42
第二章 盤車圖在蒙元時代的新變.....	45
第一節 盤車圖中車體的圖繪結構.....	45
第二節 盤車圖中車體與車輪的關係表現.....	53
第三節 兩本《盤車圖》立軸的新表現.....	59
第四節 驛店中的活動.....	74
第五節 從製糧到運糧：元代「水磨盤車」題材重點的轉移.....	81
小結.....	89
第三章 明清的盤車圖像.....	91
第一節 盤車圖在明代的「衰微」.....	91
第二節 明清貨車結構與造型的變遷.....	103
第三節 「仿古」的運輸圖像.....	110

小結.....	128
結論.....	130
參考書目.....	138
傳統文獻.....	138
近人論著.....	140
圖版出處.....	146
寫在論文之後.....	155





圖版目次

圖 1 河北安平遼家莊漢墓中室西壁車馬出行圖.....	17
圖 2 西晉甘肅嘉峪關 7 號墓前室東壁莊園生活.....	17
圖 3 北齊徐顯秀墓壁畫備馬圖.....	18
圖 4 北齊徐顯秀墓壁畫備車圖.....	18
圖 5 北齊婁叡墓壁畫備馬圖.....	19
圖 6 北齊婁叡墓壁畫備車.....	19
圖 7 《閘口盤車圖》，約 11 世紀初，上海博物館藏。.....	22
圖 8 張擇端，《清明上河圖》局部，12 世紀初，北京故宮博物院藏。.....	22
圖 9 甘肅嘉峪關西晉墓壁畫殺牛.....	26
圖 10 甘肅酒泉丁家閘墓前室壁畫農耕.....	26
圖 11 牛車，西晉甘肅嘉峪關 7 號墓前室東壁.....	26
圖 12 傅許道寧，《秋江漁艇圖》局部，The Nelson-Atkins Museum of Art 藏。.....	30
圖 13 范寬，《谿山行旅圖》局部，1000 年，國立故宮博物院藏。.....	30
圖 14 《江山秋色圖》局部：車隊，12 世紀前半，北京故宮博物院藏。.....	30
圖 15 《江山秋色圖》局部：行旅休息。.....	31
圖 16 《明皇幸蜀圖》，國立故宮博物院藏。.....	31
圖 17 郭熙，《早春圖》，1072 年，國立故宮博物院藏。.....	34
圖 18 王希孟，《千里江山圖》局部，12 世紀初，北京故宮博物院藏。.....	35
圖 19 傅朱銳，《溪山行旅圖》冊頁，上海博物館藏。.....	38
圖 20 傅朱銳《溪山行旅圖》簽款。.....	38
圖 21 傅朱銳，《盤車圖軸》簽款，Museum of Fine Arts, Boston 藏。.....	38
圖 22 《溪山暮雪》，12 世紀前半，國立故宮博物院藏。.....	41
圖 23 《閘口盤車圖》局部.....	46
圖 24 張擇端，《清明上河圖》牛拉貨車局部。.....	46
圖 25 《雪溪行旅圖》，上海博物館藏。.....	47
圖 26 《雪溪行旅圖》簽款.....	47
圖 27 《岷山晴雪》，國立故宮博物院藏。.....	49
圖 28 唐棣，《霜浦歸漁》，1338 年，國立故宮博物院藏。.....	50
圖 29 《青山白雲圖》，北京故宮博物院藏。.....	51
圖 30 陝西定邊郝灘一號墓室壁畫軺車，1 世紀。.....	55
圖 31 徐顯秀墓壁畫備車圖局部.....	55
圖 32 婁叡墓壁畫備車圖局部.....	55
圖 33 敦煌莫高窟第 326 號窟東壁南側下層壁畫〈女供養人與牛車〉.....	55
圖 34 阿史那忠墓室壁畫牛車，7 世紀前半。.....	56
圖 35 《江山秋色圖》局部：貨車結構.....	57

圖 36	《盤車圖》立軸，北京故宮博物院藏。	61
圖 37	北京本《盤車圖》軸，貨車局部。	62
圖 38	商琦，《春山圖》局部，北京故宮博物院藏。	63
圖 39	趙孟頫，《鵲華秋色圖》，1295 年，國立故宮博物院藏。	64
圖 40	傅朱銳，《盤車圖軸》，Museum of Fine Arts, Boston 藏。	65
圖 41	李唐，《萬壑松風》，1124 年，國立故宮博物院藏。	66
圖 42	唐棣，《仿郭熙秋山行旅圖》局部，國立故宮博物院藏。	68
圖 43	劉松年，《畫羅漢》局部，國立故宮博物院藏。	68
圖 44	武元直，《赤壁圖》，12 世紀前半，國立故宮博物院藏。	69
圖 45	傅朱銳，《盤車圖軸》前景	70
圖 46	《牛車渡水圖》局部，私人藏。	70
圖 47	《元世祖像》，國立故宮博物院藏。	71
圖 48	劉貫道，《元世祖出獵圖》局部，國立故宮博物院藏。	71
圖 49	內蒙古赤峰市寧家營子元墓壁畫	71
圖 50	傅朱銳，《盤車圖軸》前景貨車。	73
圖 51	《牛車渡水圖》局部	73
圖 52	北京本《盤車圖》軸，驛店	75
圖 53	傅朱銳，《盤車圖軸》驛店	75
圖 54	傅李成，《晴巒蕭寺圖》局部，The Nelson-Atkins Museum of Art 藏。	77
圖 55	傅關仝，《關山行旅圖》局部，國立故宮博物院藏。	77
圖 56	《山溪水磨圖》，14 世紀，遼寧博物館藏。	82
圖 57	《雪棧牛車圖》，國立故宮博物院藏。	85
圖 58	《雪棧牛車圖》局部	86
圖 59	《元成宗像》栗子帽，國立故宮博物院藏。	86
圖 60	李在，《山莊高逸》，國立故宮博物院藏。	92
圖 61	李在，《山莊高逸》局部。	93
圖 62	周文靖，《豐年瑞雪》，國立故宮博物院藏。	95
圖 63	戴進，《雪山行旅圖》，北京故宮博物院藏。	101
圖 64	唐寅，《函關雪霽》，國立故宮博物院藏。	104
圖 65	唐寅，《函關雪霽》局部。	105
圖 66	謝時臣，《太行晴雪圖》，1550 年，青島市博物館藏。	107
圖 67	謝時臣，《太行晴雪圖》貨車局部。	108
圖 68	謝時臣，《太行晴雪圖》驢隊局部。	108
圖 69	《雪中行旅圖》，私人藏。	108
圖 70	傅仇英，《清明上河圖》局部，遼寧博物館藏。	109
圖 71	顧炳，《顧氏畫譜》周臣頁面。	111
圖 72	唐寅，《畫山路松聲》，國立故宮博物院藏。	113
圖 73	傅燕文貴《溪山樓觀》，12 世紀前半，國立故宮博物院藏。	114

圖 74	王紘，《北京八景圖》卷局部，中國歷史博物館藏。	116
圖 75	楊大章，《仿宋院本金陵圖》局部，國立故宮博物院藏。	118
圖 76	《清院本清明上河圖》局部，18 世紀中，國立故宮博物院藏。	118
圖 77	李寅，《秋山行旅圖》，國立故宮博物院藏。	119
圖 78	李寅，《盤車圖軸》，北京故宮博物院藏。	120
圖 79	王翬，《臨范寬雪山圖》，1698 年，國立故宮博物院藏。	121
圖 80	王原祁，《仿北宋人山水》，1715 年，國立故宮博物院藏。	121
圖 81	袁江，《擬郭熙盤車圖》，1707 年，National Museum, Stockholm 藏。	123
圖 82	袁江，《擬郭熙盤車圖》局部。	124
圖 83	袁耀，《盤車圖》，1754 年，山東省博物館藏。	125
圖 84	《南都繁會圖》，明晚期，中國國家博物館藏。	127
圖 85	袁尚統，《曉關舟擠》，1646 年，北京故宮博物院藏。	127
圖 86	郭忠恕，《雪霽江行圖》，國立故宮博物院藏。	137





緒論：盤車圖作為一種運輸圖像發展的案例

在今日關於中國古代繪畫的展覽之中，「風俗畫」常常是最多觀眾佇足的作品類別之一，例如傳世各種版本的「清明上河圖」，或者如「皇帝南巡圖」等表現帝王巡幸地方的畫作題材。這些畫作大多從常民社會的環境中取材，畫出較為常見的場景物像，這類圖繪表現的「親近性」，讓展覽現場的觀者即使對藝術史知識沒有深入的理解，也能透過畫中的場景，欣賞人物讚其中活動的趣味。而在 20 世紀以降的學術研究中，畫有過去常民活動場景的「風俗畫」也因為在圖像上表現了某些政治、經濟、社會或文化的歷史情境，而受到相關研究者的重視，其中最具代表性的例子便是關於「清明上河圖」的研究，許多研究者對於「清明上河圖」的研究關懷，就是想藉著繪畫作品所表現的圖像，去理解古代歷史環境的樣貌。風俗畫涵蓋的眾多面向，也提供現代研究者探討古代社會文化的契機，從中思考古人對這些圖像的理解和意義。

風俗畫多元的題材，也為研究者帶來挑戰，由於不同的題材就會有不同方面的理解，因此需要研究者就其研究的關懷，針對個別的題材進行爬梳、釐清，才能重建某一種「風俗」或者「社會現象」的理解。本研究以盤車圖作為案例，便是在這種脈絡之下，試圖探討古人對車輿運輸的理解和想像。現代學者吳同提及盤車圖時，特別指出盤車圖的場景特色：

(盤車圖)畫家著意表現的，乃是商賈運貨、涉水登坡、攀山越嶺之艱辛，與打尖歇腿、端茶送飯、趕牛推車之熱鬧，而非針對山如河高，水如何深，林如何密的歌讚。¹

由此可知，盤車圖的「運貨」場景顯然是畫作的重點。若從馬匹、駱駝、驢騾來駝運貨物，以及人伕背負貨物或推車運貨，亦或是運糧舟船等「運輸圖像」的發

¹ 吳同，〈南宋朱銳(傳)盤車圖軸〉，《波士頓博物館藏中國古畫精品圖錄：唐至元代》金櫻譯(Boston, MA: 美國波士頓博物館；東京：大塚巧藝社，1999)，頁 65。

展來看，綜觀中國繪畫史，並不乏在畫中配置有這類圖像的畫作。畫家透過這些現實環境上可以看到的運輸行旅，來表現畫作中有關俗世的場景。其中貨車運輸景象，自然可視為「運輸圖像」的一類，將其被配置在若干行旅山水的畫作之中。然而，將畜拉貨車的運輸場景，從眾多運輸圖像中獨立出來，並被畫家視為表現重點的「盤車圖」，應有其特別的原因。若單從字面來理解，相較於其他畜獸駝運的運輸圖像，畜拉貨車多了車輿等人造工具的描繪，使得盤車圖較其他運輸圖像增加不同的講究，進而有不同於其他運輸圖像的發展。這種與運輸相關的圖象發展，透露了歷史上對運輸活動在文化上的理解變化，而現代學者對這種較為複雜的圖像組合，尚未對其形塑的過程以及發展有較細緻的探討。本研究便希望以盤車圖為例，探討這種涵蓋陸路場景、畜獸，以及車輿的運輸圖像，在歷史上的形塑和變化，進一步思考盤車圖背後隱含的運輸活動意涵，在不同時代表現的理解和變遷。

盤車圖相關研究回顧

從 20 世紀後期以來，關於盤車圖的研究成果主要散見於展覽和藏品圖錄的介紹性說明，少有針對盤車圖做專門的研究論述。其中吳同在前述的 Boston 美術館的藏品圖錄中，對館藏盤車圖的個別作品有較具體的畫面說明，並用風俗畫題材的角度，推論這類作品在當時可能受到商賈等相關人士的歡迎。余輝也曾在〈宋代盤車題材畫研究〉以風俗畫題材來討論個別盤車圖作品在畫面表現上的旨趣，並以「寫實」的角度論述風俗畫可以顯現的歷史事實，將傳世標為宋人的盤車圖畫作視為反映宋代歷史事件的情景。²這些論述將盤車圖納入風俗畫範疇的介紹，可供盤車圖的觀者有最初步的理解，但是對盤車圖的時代發展以及創作脈絡，則較缺乏進一步的比較和論述。

² 余輝，〈宋代盤車題材畫研究〉，《畫史解疑》（台北：東大圖書，2000），頁 71-89。

盤車圖的主要重點在於車輿運輸場景的描繪，因此關於車輿等人造物圖繪創作的歷史脈絡也值得注意和參照，這些人造物圖繪大多以「界畫」泛稱，由於屋木建築、舟船、車輿等人造物常有複雜的構造，描繪這些物像往往需要較高的技術門檻，因此擅長界畫者大多是專業畫家。吳同和余輝多將傳世的早期盤車圖標為宋人的畫作。而關於宋代對人造物圖繪發展的歷史脈絡，劉和平在其博士論文特別討論北宋的商業條件如何有利於專業畫家的發展，界畫題材也因此有較蓬勃的創發，³他並進一步以北宋的水磨圖為例，透過作品的圖繪內容，探討當時社會對機械科技關注與講究，⁴理解界畫等人造物圖繪在當時的意義脈絡。由於盤車圖中對於貨運車輿的描繪也屬於界畫的範疇，因此理解水磨圖等界畫相關題材的創作脈絡，也是思考盤車圖發展時的重要參照。

探討盤車圖的發展，在圖像作品上就會面臨傳世畫作的時代問題。由於目前傳世的盤車圖尚未有較嚴謹的鑑定研究，因此需要對這些畫作排列出時間順序，以釐清盤車圖的歷史演變。對於界畫作品的時代鑑定，陳韻如曾經就元代王振鵬的龍舟圖等作品上，提出界畫建築在宋元發展的若干現象，雖然陳韻如的研究主要著眼於屋木建築，在形象上與貨運車輿有所差別，但其提出王振鵬運用不同方向的平面結組出立體的建築，再以重複的手法在平面上畫出華麗繁複的建築構件等描繪方式，仍是本研究為盤車圖斷代的重要參考。⁵另外，陳韻如對於張擇端本《清明上河圖》創作時代的鑑定以及畫意的推論，⁶也有為本研究在理解盤車圖在北宋時期的樣貌時，奠定了北宋車輿圖像的比較基礎。

另外，由於盤車圖主要是描繪貨車運輸的場景，而貨車本身即屬於車輿圖像的一種，因此車輿圖像發展的相關研究成果，也能夠作為盤車圖研究的參考。劉

³ Heping Liu, *Painting and commerce in Northern Song Dynasty China, 960-1126* (Yale University, Ph. D. dissertation, 1997).

⁴ Heping Liu, "The Water Mill' and Northern Song Imperial Patronage of Art, Commerce, and Science," *The Art Bulletin*, Vol.84, No.4(2002.12), pp.566-595.

⁵ 陳韻如，〈「界畫」在宋元時期的轉折：以王振鵬的界畫為例〉，《台大美術史研究集刊》，第 26 期(2009)，頁 135-192。

⁶ 陳韻如，〈張擇端《清明上河圖》的畫意新解〉，《國立台灣大學美術史研究集刊》，第 34 期(2013 年 03 月)，頁 43-104。

增貴在討論漢代到唐代之間的车駕儀制時，便曾運用考古出土的车輿圖繪來探討這些圖像的禮儀意涵，⁷吳旻旻也曾針對漢代畫像石中的車馬出行圖像，談論帝國權威在圖像上的展現。⁸這早期圖像的研究成果，即使與盤車圖沒有直接的關聯，但仍有助於思考盤車圖在車輿發展脈絡下的歷史意義。

除了從觀察盤車圖中的車輿本身來回顧相關的研究成果，盤車圖表現的運輸場景也值得注意。如吳同所述，盤車圖主要是要表現畜拉貨車爬山涉水的運輸情景，因此「山」和「水」的背景設計應也是盤車圖發展的重要元素，而思考山和水的配置和組合發展，便不能忽略山水畫的演變。現代學者對於山水畫在形式風格上的時代演變已有具體的研究成果，較具代表性的是方聞運用山體及畫面空間的結構分析，區別宋元山水畫的時代風格。⁹石守謙則在這個圖像觀察的基礎上，進一步探討山水畫在發展過程中衍生出的各種類型及其畫意理解。¹⁰這些山水畫的相關研究成果，除了有助於針對傳世盤車圖的山水背景做風格分析、判定作品的時代之外，還能進一步藉著這些山水情景的表現，思考盤車圖的意涵，從中理解盤車圖的創作脈絡。

盤車圖所表現的運輸活動，即使可能不是當時運輸場景的寫實描繪，但是應也反映時人對於運輸活動的理解和觀感，因此中國交通運輸史的研究成果亦是研究盤車圖等運輸圖像的歷史參照。本研究依傳世盤車圖的創作時代，參考宋代、元代、明代的交通運輸史料研究，試圖理解運輸圖像發展的歷史情境。這些運輸史的研究，主要是驛傳系統和運輸管理制度等相關史料的爬梳和解釋，例如曹家齊《宋代交通管理制度研究》、趙效宣《宋代驛站制度》、党寶海《蒙元驛站交通

⁷ 劉增貴，〈漢隋之間的车駕制度〉，收在《中央研究院歷史語言研究所集刊》，第 63 本，第 2 分(1993 年 5 月)，頁 371-453。

⁸ 吳旻旻，〈漢畫像石「車馬出行圖」之帝國想像〉，收在《漢學研究》，卷 28，第 4 期(2010 年 12 月)。

⁹ 主要參考 Wen C. Fong et, al., *Images of Mind: Selections from the Edward L. Elliott and John B. Elliott Collections of Chinese Calligraphy and Painting at the Art Museum, Princeton University* (Princeton, New Jersey: The Art Museum, 1984), pp.20-73.

¹⁰ 主要參考石守謙，〈山水之始——由畫家與觀眾互動角度考察中國山水畫至 13 世紀的發展〉，收在顏娟英主編，《中國史新論·美術考古分冊》(台北：中央研究院、聯經出版，2010)，頁 379-476。以及石守謙，〈風格、畫意與畫史重建：以傳董元「溪岸圖」為例的思考〉，收在《國立臺灣大學美術史研究集刊》，第 10 期(2001 年 3 月)，頁 1-36。

研究》、蘇同炳《明代驛遞制度》，以及楊正泰《明代驛站考》等，雖然這些研究成果不一定和盤車圖有直接的關聯，但仍能提供本研究對各時代的運輸情境有概括式的理解。

盤車圖在歷史上出現，顯示這類畫有運輸場景的作品，在歷史上應有較為特別的意義。但是從前述的回顧可知，目前盤車圖的相關研究成果較為分散，彼此之間甚至沒有直接的關聯，其中原因可能是圖像資料的稀缺，而存世的畫作又尚未確立較為具體的時代歸屬，因而無法對其創作脈絡有較深入的探討。但是若將這些研究成果加以連結和運用，應對盤車圖的圖像研究有所幫助。

本研究試圖在前人研究的基礎上，以車輿運輸圖像的發展脈絡，提出盤車圖何以能夠成立和發展的問題，藉此探究盤車圖的創作意義，並進一步思考歷史上對於運輸活動的理解和想像，希望能使這類運輸圖像的作品不僅能吸引展覽觀眾的目光，還能為今日對於運輸的認知和想像，提供一個具有歷史意義的參考。

盤車圖作為一種「圖像傳統」

在思考盤車圖的發展時，首先面臨的問題就是：什麼是「盤車圖」？什麼樣的畫作可以歸類為「盤車圖」？傳世的文獻記載的確提到盤車圖一詞，也留下若干關於盤車圖畫面內容的描述，但是這些文獻所提到的畫作大多湮沒在歷史中，使傳世被稱為盤車圖作品在今日有認定上的困惑。本研究為了理解盤車圖作為運輸圖像在歷史上的發展，在爬梳傳世標有盤車圖、畫有貨車運輸的畫作時，發現這些貨車運輸的場景圖象大多有特定組合，最明顯的便是藉著牛隻等畜獸，來拖拉以運輸貨物為主要用途的車輿。這些車輿大多具有較為一致的造形，且在畫中大多被配置在自然山野中，表現運輸的活動。這種特定的模式組合，顯然有某種跨時代的沿襲。這些圖像上的表現，也出現在相關文獻的記載之中，並且大多不約而同提到畫中的運輸場景。透過這些歸納而成的現象，或可將盤車圖視為一種

具有運輸意義，並被承襲沿用的「圖像傳統」。這種概念應有助於釐清古人對盤車圖的理解脈絡，同時也能藉此觀察盤車圖在歷史上的變化，進一步討論這種傳統的不同運用。

本研究以「圖像傳統」的角度來思考盤車圖的發展，是從石守謙提出的「大師傳統」和「主題傳統」得到啟發，¹¹試圖為盤車圖這種歷史上被有意識沿用的圖像，找尋合適的分類脈絡，藉此說明盤車圖的形塑特色。回顧文獻史料，盤車圖一如「出行圖」、「嬰戲圖」、「射獵圖」和「放牧圖」等圖像傳統，在早期大多沒有知名的「大師」為其開端，從史料的記載看來，它們甚至沒有如「洛神賦圖」或者「鍾馗圖」等主題具備文本或故事情節可作為創作的依據。盤車圖的起源，幾乎只能從文獻中記載有盤車圖創作的畫家，以及詩文題跋對畫面圖像的敘述等蛛絲馬跡，拼湊出對盤車圖的形塑來源，這顯示盤車圖是由圖像本身的創作而成為形塑發展的開端，然後逐漸積累成為可供承襲沿用的傳統。這種缺乏大師和情節文本的創作啟發而開展的圖像傳統，顯然有另一種吸引畫家創作的誘因。而透過傳世文獻對於盤車圖的敘述，不難發現古人對盤車圖的理解，大都帶有運輸活動相關的思想，顯然車輿的運輸本身，就是引發盤車圖創作的因素。從這個角度來看，就能夠藉由盤車圖的發展，來思考歷史上對於運輸活動的文化理解和轉變。

圖像內容的界定：母題和圖式

由於作為「圖像傳統」的盤車圖具有以圖像本身來形塑傳統的特性，因此在分析盤車圖的發展前，有必要先針對圖像內容的界定進行說明。這些界定包括對於個別物像的指涉，以及這些物像的特定組合。這種界定是為了闡述特定圖像在不同畫作之間的發展和沿用，釐清這些圖像的變化對於盤車圖演變的意義。

¹¹ 參考石守謙，〈洛神賦圖：一個傳統的形塑與發展〉，收在《國立臺灣大學美術史研究集刊》，第 23 期(2007 年 9 月)，頁 51-53。

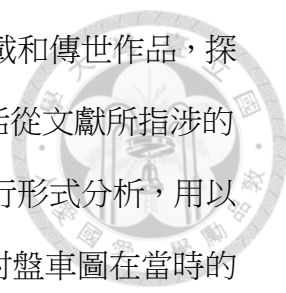
本研究主要以「母題」來指涉出現在不同畫作的特定個別物像，例如單一的運輸用車輿便是本研究聚焦的主要母題，另外如拖拉貨車的畜獸、貨車行進會經過的人造建築物等，也是本研究關注的母題。母題等單一物像是畫面構圖的基本單位，本研究在作品上的觀察重點便是貨車等母題在畫作上的創作和運用，母題的表現重點和意涵也是本研究分析的對象之一。另外，傳世與盤車圖相關的文獻記載，也在若干針對畫面的敘述中，透露了車輿、牛等母題。在傳世的早期盤車圖畫作稀缺的困境下，這些與母題有關的「關鍵字」，也提供了盤車圖早期圖像發展的珍貴線索。盤車圖作為一種圖像傳統，實有賴不同母題的加入，因此分析、探討這些母題，有助於理解，乃至於重建這項圖像傳統的來源和形塑歷程。

盤車圖的形成，是取用不同的母題作為基本的圖像單位，但是母題之間特定的組合，以及這種特定組合的沿襲與新變，才是圖像傳統得以成立的關鍵。這種在不同的畫作之間顯現特定的母題組合，往往說明該項圖像的組合模式具有值得注意的關聯，另外，個別母題所具有的意涵在組合之後所衍生的新意義，也是探討這類傳統成立與演變的依據。因此，觀察、對照不同母題組合出的「圖式」，也有助於理解盤車圖圖像的發展。

運用母題與圖式的界定來觀察圖像傳統的發展與演變，可幫助思考盤車圖採用、組合不同圖像的發展邏輯。當母題和圖式有所變化時，可能也意味著這項圖像傳統的變異，這種角度也幫助研究者在這些觀察、對照的基礎上，進一步探究變異的原因。

問題意識和章節說明

本研究主要希望從盤車圖等中國古代運輸車輿圖像的發展，探討歷史上對運輸活動在文化上的理解與變遷。透過傳世盤車圖、畫有貨車運輸的圖像，以及記載盤車圖的歷史文獻，觀察盤車圖的創作和演變，並探討其創作背後可能的時代



意義。本研究在時代的跨度上，主要參考盤車圖相關的文獻記載和傳世作品，探討盤車圖在 9 世紀到 18 世紀之間的值得注意的發展變遷，包括從文獻所指涉的圖像內容，來推敲盤車圖的形塑來源，以及對存世的盤車圖進行形式分析，用以作為斷代的依據，並進一步參照同時代對於盤車圖的記述，探討盤車圖在當時的意涵與觀感，藉以理解盤車圖被創作的的原因，以及盤車圖觀眾的反應。本論文便在這些研究關懷之下，運用圖像與文獻分析的研究方法，闡述盤車圖在歷史上的發展與演變。

將盤車圖作為一項圖像傳統，自不能忽略其起源和早期的形塑歷程。本論文第一章便試圖從傳世的文獻和圖像史料重建盤車圖在早期的發展，透過文獻關於盤車圖的相關記載，以及畫有畜獸拉車的圖像作品，拼湊出盤車圖傳統成形的面貌。並運用史料出現的盤車圖母題，推測形塑盤車圖傳統的圖像來源，以及這些來源在當時的意涵以及歷史脈絡。在分析這些母題的來源和意涵之後，再運用這些母題組合的圖式來探討其衍生的新意義，以及這種新意義所代表的盤車圖意涵。另外，傳世畫有畜獸拉車的畫作，以及對於盤車圖的文獻敘述，也有助於理解當時對盤車圖傳統的意涵，同時釐清這項傳統較為具體的確立時代。

在對盤車圖傳統及來源有較具體的理解之後，便能對傳世的盤車圖作品做進一步的觀察與分析，藉此探討盤車圖在歷史上的演變。在觀察今日的傳世盤車圖畫作時，常面臨創作時代的問題，因此本論文將在第二章運用圖像、風格、結構等形式分析的方法，重新排定傳世畫作的發展序列，並運用時代較為具體的作品對照，推測傳世盤車圖作品較為具體的創作時代。這種排序的工作，同時也能發現盤車圖在不同時代的變化，因此能據此思考這些變化背後的時代因素。

圖像的創作與發展，一方面有賴於創作者的才華與巧思，另一方面也受到觀眾的理解和觀感的左右。傳世若干記述盤車圖的詩文題跋，顯現了詩文作者對於盤車圖的解釋與感想，本論文第三章便運用這些在盤車圖傳統確立之後的詩文，探討觀眾對於盤車圖的觀感，進一步推論這種觀感如何影響盤車圖創作的發展。

運輸活動是人類文明發展中一項重要的課題。當代世界的脈動也和運輸活動密切相關，而運輸相關的圖像也刺激了我們對運輸活動的想像。本研究以盤車圖的發展為案例，探討運輸圖像發展的時代脈絡，希望能藉著研究盤車圖的歷史演變，為當代的運輸想像提供一些思考的面向。



第一章 盤車圖的圖象來源及基本圖式



第一節 「盤車圖」詞意辨析

「盤車圖」一詞，若依照余輝的字面解釋，是畫牛車在盤繞的環山中跋山涉水的風俗題材。¹²余輝並未說明這項解釋的依據為何，但參考余輝所舉的盤車圖，大多也是採用牛車在山野間行進運輸的構圖，這或許就是余輝做此聯想的原因之一。

傳世文獻有關盤車圖的記載，最早的是 9 世紀中期，張彥遠曾在《歷代名畫記》敘述他曾描摹 8 世紀初畫家董萼的盤車圖：

董萼字重照。開元中多在尚方，善雜畫，車牛最推其妙。盤車圖，余亦曾模之。

13

《歷代名畫記》是中國第一部具有通史性質的畫史，張彥遠系統性地整理 9 世紀以前的畫論文獻、畫家傳記、傳世及文獻有錄的作品等，後世研究者對該書評價甚高。¹⁴張彥遠對畫家的記述側重於畫家對書畫領域的表現、影響和貢獻，其他非關繪畫的記事往往被省略，因此多數畫家的傳記僅寥寥數行，甚至如董萼的條目這般精簡。即使如此，我們仍能從這段文獻，推敲與盤車圖有關的線索。首先是張彥遠具體指出，董萼在開元年間(713 年十二月-741 年十二月)多在「尚方」活動，尚方是古代官名，從漢代開始設置，主要負責製作帝王所用的器物，唐代尚方改稱「尚署」，仍負責相關事務，¹⁵因此可以推斷，董萼當時應該是在這類製作宮廷物品的官署工作。值得注意的是，唐代的尚署分中、左、右尚署，而左、

¹² 余輝，〈宋代盤車題材畫研究〉，頁 71。

¹³ 張彥遠，《歷代名畫記》，收在盧輔聖編，《中國書畫全書》(上海：上海書畫出版社，1993)，冊 1，卷 9，頁 153 上。

¹⁴ 有關《歷代名畫記》的介紹、考訂和評價，相關研究和評述極多，在此主要參考謝巍在《中國畫學著作考錄》的精要介紹，見謝巍，《中國畫學著作考錄》(上海：上海書畫出版社，1998)，頁 85-86。

¹⁵ 關於「尚方」的名詞解釋，主要參考諸橋轍次，《大漢和辭典》(東京：大修館書店，1957)，卷 4，頁 3510，「尚方」條目。

右尚署負責製作皇帝和皇后的車駕，《歷代名畫記》既然說董萼擅長畫車輿和牛隻，或許與他在尚署的工作有所關連。

在簡短敘述董萼主要的活動記錄後，張彥遠評論董萼擅長「雜畫」，其中又以車牛畫得最好。關於「雜畫」的意涵，《歷代名畫記》並未特別說明，也不易得知該詞在當時的具體解釋，但是張彥遠另外評述韓滉的畫藝成就時，也用了「雜畫」一詞：

韓滉字太冲。官至金紫光祿大夫浙東西兩道節度使左僕射同平章事，封晉國公。貞元三年，年六十五，贈太傅，諡忠肅。工隸書章草。雜畫頗得形似，牛羊最佳。¹⁶

文中認為韓滉的雜畫很接近描繪物的形像，其中又以牛、羊畫得最好。從這兩條文獻可以推測：即使不清楚張彥遠在編纂《歷代名畫記》當時對「雜畫」的理解意義，但是最起碼可以知道牛、羊的畫作在當時應屬於「雜畫」的範疇，到了 11 世紀晚期，郭若虛在《圖畫見聞志》也將以畫牛聞名的畫家，例如丘士元、裴文睨、胡九齡等，歸於「雜畫門」之下。¹⁷

「雜畫」一詞在 9 世紀中的具體意涵，還需要進一步研究，而就盤車圖而言，真正重要的其實是張彥遠在董萼條目之後的附註。張彥遠在評述董萼的生平和畫藝長處之後，加了一段他曾描摹董萼盤車圖的小注。這段簡短的文句，當然無法判斷張彥遠描摹的盤車圖面貌，但是對照董萼擅長畫車牛的敘述，可以推測盤車圖以牛拉車的圖像組合，最晚很可能在 8 世紀時已經建立。

除了《歷代名畫記》以外，還有一些傳世文獻記載唐末、五代的畫家畫有盤車圖的例子。成書於 1006 年的《益州名畫錄》，是黃休復(約 954-約 1021)記述以四川成都為主的有名畫家及其名作，同時也記錄作者知曉或者經歷過的繪畫活動。其中就有約活動於 10 世紀的畫家趙德玄畫有盤車圖的敘述：

趙德玄者，雍京人也。天福年入蜀，攻畫車馬人物屋木山水佛像鬼神，筆無

¹⁶ 張彥遠，《歷代名畫記》，冊 1，卷 10，頁 157 下。

¹⁷ 見郭若虛，〈雜畫門〉，《圖畫見聞志》，收在《中國書畫全書》，冊 1，卷 4，頁 485 下。

偏擅，觸類皆長，獨步川中，標名大手。其有樓殿臺閣向背低昂，代無比者。有朱陳村圖、豐稔圖、漢祖歸豐沛圖、盤車圖、臺閣樣，入蜀時將梁隋唐名畫百本，至今相傳。¹⁸

引文中的雍京即為今日的陝西西安，是唐朝的首都。趙德玄原籍西安，後來才到四川活動。書中說他擅長畫類範圍很廣，很可能與他掌握許多隋唐流傳的畫蹟有關。由於董萼的活動地區就在西安，趙德玄畫盤車圖，可能也來自他在西安接受到的圖像。類似的記述也出現在《圖畫見聞志》中：

趙元德，長安人。天復中入蜀。雜工佛道鬼神山水屋木。偶唐季喪亂之際，得隋唐名手畫樣百餘本，故所學精博。有漢高祖過豐沛、盤車、講學、豐稔圖傳於市。¹⁹

雖然記錄的畫家之名以及入蜀的年代有所差異，但其從外地進入四川，收有隋唐畫蹟等敘述，皆與《益州名畫錄》所記相近，顯示兩者應是記載同一人的事蹟。

關於其他早期的盤車記載，《圖畫見聞志》還有一位活動於後梁時期(907-923)的畫家胡翼曾畫盤車的敘述：

胡翼字鵬雲。工畫佛道人物，至於車馬樓臺無施而不妙。趙岩都尉頗禮遇之，常延致門館。有秦樓、吳宮、盤車、洗馬、回紋、豐稔等圖傳于世。²⁰

由於《圖畫見聞志》對趙岩另有記述，且又在另一位後梁大臣劉彥齊的記述中加註胡翼曾經幫劉彥齊畫人物的敘述，²¹因此可確定胡翼的活動時代應在 10 世紀初期。《圖畫見聞志》也在胡翼的記述後加註他曾描摹古代畫蹟的記載，說明這位畫家的擅長畫作應也得力於來自古代的圖像。另外值得注意的是，趙德玄和胡翼都擅長樓閣建築的畫作，顯示盤車圖的繪製，很可能也與界畫技術等描繪人造物的繪畫技巧有關。而他們在文獻上留下來的作品除了盤車圖之外，還有表現豐收的「豐稔圖」在列，雖然由於沒有進一步的依據來探討盤車圖與豐稔圖有何題

¹⁸ 黃休復，《益州名畫錄》，收在《中國書畫全書》，冊 1，卷上，頁 192 上。

¹⁹ 郭若虛，《圖畫見聞志》，收在《中國書畫全書》，冊 1，卷 2，頁 475 上。

²⁰ 郭若虛，《圖畫見聞志》，收在《中國書畫全書》，冊 1，卷 2，頁 472 下-473 上。

²¹ 郭若虛，《圖畫見聞志》，收在《中國書畫全書》，冊 1，卷 2，頁 472 下。

材上的關聯，但這或許是思考盤車圖在早期屬於何種脈絡的題材時，可以留意的線索。

早期對於盤車圖的記載，大多未說明盤車圖的畫面內容，因此不易確定盤車圖的指涉及繪畫內容為何。不過，由於《歷代名畫記》對於董萼的記載評述僅特別提出其擅長繪畫「車牛」，因此從承接本文之後的作者註解及其連結脈絡可以推測，張彥遠所臨摹的「盤車圖」，應該與「車輿」以及「牛」等畜獸直接相關，即使當年張彥遠所見的盤車圖可能還包括其他母題，但是車輿和畜獸的組合，應該就是他用以稱呼這種畫作為「盤車圖」的主要依據。

這種「盤車圖」名詞指涉的問題，還可以從其他有「盤車」一詞的畫作品名上加以比較和推敲。《圖畫見聞志》和劉道醇的《五代名畫補遺》都記載活動於 10 世紀中晚期的畫家衛賢畫有「盤車水磨圖」，²²由於沒有可靠的衛賢「盤車水磨圖」真跡可供比對，因而無法從作品上直接判斷畫名所指的是否就是「畜拉車輿」和「水磨」的組合，進而衍生「盤車圖」一詞可能是描繪「輪盤水磨」搭配「畜拉車輿」的猜測。這種困惑也延伸到郭忠恕等五代北宋界畫名家的作品記載中，例如成書於 1098 年，以繪畫作品評述為主的《德隅堂畫品》，也在對郭忠恕(約活動於 10 世紀中晚期)《樓居仙圖》的品評中，記述了作者李廌曾經比較郭忠恕盤車水磨畫作的經驗：

予嘗見恕先清泰元年所作盤車圖粉本水磨大圖，今并此圖，最能知其妙處。

23

引文在「盤車圖粉本水磨大圖」並無斷句，讓人無法從字面上判定文中指的是一件「盤車水磨」的作品，還是「盤車圖」與「水磨圖」兩件畫作，也因此讓「盤車圖」是否涵蓋「輪盤水磨」的問題難以解決。不過，由於《歷代名畫記》對於盤車圖的前後記述，並未提及輪盤水磨的相關文字，或可推測 9 世紀的張彥遠對

²² 郭若虛，《圖畫見聞志》，收在《中國書畫全書》，冊 1，卷 2，頁 476 上。劉道醇，《五代名畫補遺》，收在《中國書畫全書》，冊 1，頁 463 上。

²³ 李廌，《德隅堂畫品》，收在《中國書畫全書》，冊 1，頁 991 上。

於盤車圖一詞的理解可能並未包含輪盤水磨。而且，若假設盤車圖本身就包含「輪盤水磨」與「畜拉車輿」的指涉，那麼《圖畫見聞志》和《五代名畫補遺》中「盤車水磨圖」的「水磨」就會變成無謂的贅語，而不合古代畫作標訂品名的講究。因此可以推斷，盤車圖應該是以「畜拉車輿」為主要表現的畫作，而輪盤水磨的圖像並不在盤車圖的指涉當中，因而在標訂「盤車水磨圖」的畫名時，會將「水磨」一詞另加於「盤車」之後。這種推測若再對照《圖畫見聞志》、《五代名畫補遺》，以及《德隅堂畫品》的成書時代，還有其他文獻能夠加以比較證實，由於這些畫史記載都完成於 11 世紀中晚期，而當時已有針對盤車圖創作的詩文流傳於世。而這些詩文對於盤車圖的敘述，大都著重於畜拉車輿的場景，卻未提及輪盤水磨等母題，因此可以推測，當時對於盤車圖一詞本身的指涉理解，應不包括輪盤水磨的母題。

若將「畜拉車輿」的指涉，置於文獻上對盤車圖記載的前後文關係，也更能切合畫史文句上的敘述脈絡。劉道醇在 1057 年成書的《聖朝名畫評》關於盤車的記述，若從前後文的關係對照，「畜拉車輿」的指涉可能比「水磨輪盤」更加合理：

燕文貴，又能畫舟船盤車，富商豪家有文貴船舡渡海圖，大為珍妙。²⁴

引文中說明以山水畫家聞名的畫家燕文貴(967-1044)，對舟船、盤車的圖像也有值得記述的表現，並舉例說明商賈家中藏有燕文貴的舟船畫作，且加以稱讚。由於舟船也是和運輸有關的圖像，從上下文推敲，文中的盤車可能也是指作為運輸功用的車輿圖像。同書還記有另外一名能畫盤車的畫家王道真：

王道真，亦能畫盤車，嘗為惠子五車書圖及挽糧濟水圖，皆為精備。²⁵

從《聖朝名畫評》和《圖畫見聞志》記載可知，王道真主要是以佛道人物壁畫知名的畫家，並曾參與 10 世紀晚期北宋對汴梁大相國寺的修繕。²⁶從引文中的盤

²⁴ 劉道醇，《聖朝名畫評》，收在《中國書畫全書》，冊 1，頁 459 上。

²⁵ 劉道醇，《聖朝名畫評》，收在《中國書畫全書》，冊 1，頁 459 下。

²⁶ 見劉道醇，《聖朝名畫評》，收在《中國書畫全書》，冊 1，頁 451 上；郭若虛，《圖畫見聞志》，收在《中國書畫全書》，冊 1，卷 2，頁 480 上。

車詞語，以及之後的「惠子五車書圖」作為前後文推敲，王道真能畫的「盤車」很可能與運輸用的車輿有關，而「挽糧濟水圖」從字面意義猜測，應該也是描繪運糧渡水的場景，這顯示文中的盤車一詞應該是指涉運輸相關的場景，而與輪盤水磨沒有直接的關聯。

傳統文獻上對於盤車的敘述，還有一種「繩纜絞盤」的指涉。張岱(1597-1679)的《西湖夢尋》記述杭州西湖周邊的景點掌故，其中「大佛頭」的景點考證中，便出現以「盤車」指涉絞盤的詞彙：

大石佛寺，攷舊史秦始皇東游入海，纜舟於此石上。後賈平章住裏湖葛嶺，宋大內在鳳皇山，相去二十餘里。平章聞朝鐘響，即下湖船，不用篙楫，用大錦纜絞動盤車，舟去如駛。大佛頭其繫纜石樁也。²⁷

引文中的賈平章即為南宋末期的權臣賈似道(1213-1275)，他從住處乘船上朝，船隻並不用撐篙前進，而是用輪盤絞動纜繩，拉引船隻。由此可知，文中盤車是用來絞動纜繩的輪盤工具，而不是某種畜獸拉引的車輿。不過，一方面由於這段敘述與盤車圖的早期記載已有五個世紀以上的時代差距，難以據此討論 11 世紀以前盤車圖的詞意指涉；另一方面，文中所述的盤車屬於「繩纜絞盤」一類，既不是輪盤水磨，更不是畜拉車輿，同時也未提及繪畫相關的敘述，因此可以判定盤車有「繩纜絞盤」，應無關盤車圖在繪畫上的名詞指涉。

透過上述對於「盤車圖」一詞在繪畫上的辨析，可以初步推測盤車圖主要指涉由畜獸牽引的車輿圖畫，即使早期盤車圖相關的文獻大多只提其標名，而未對畫中內容有進一步的敘述，但是從文獻敘述中的前後文推敲，我們可以較為肯定地認為：盤車圖應是以描繪畜拉車輿的運輸圖像而形成的畫作，而「輪盤水磨」的圖像則不必然出現在盤車圖之中。而因為存世的盤車圖詩作並未提及「輪盤水磨」的圖像，因此可推定：最晚在 11 世紀時，盤車圖對於運輸車輿的指涉已然確立。

²⁷ 張岱，〈大佛頭〉，《西湖夢尋》(四庫全書存目叢書本，台南：莊嚴文化，1996)，卷 1，頁 9 下-11 上。

由於早期文獻並未詳述盤車圖的作品內容，以及其創作源由，我們不易從中探討盤車圖作為畜拉貨車圖畫的起源。但是，若暫時跳開盤車圖這種文獻記載上的限制，轉從畜拉車輿的圖像上著手，或許能為指涉運輸圖像的盤車圖探討其圖像上的來源。誠然，以畜獸拉引車輿的圖像絕非唐代獨創，現存史料也不易釐清盤車圖創立的具體時代，但若將盤車圖置於車輿圖像的發展脈絡，以現存畫有以牛拉車的古畫作品，對照其他早期帶有盤車圖組合元素的圖像，或可從中拼湊出盤車圖的圖像來源。

第二節 以車入畫：出行圖中的車輿圖像

中國很早就有將車輿用於圖像上的案例，現存早期的車輿圖像，大多出現在出行題材的畫像石和壁畫中，描繪官員或貴族乘坐馬車出外的形象。以記年較為確定的考古成果為例，河北安平出土的 176 年東漢墓壁畫中，就可以看到成隊的馬車在騎士和隨從的簇擁下前進(圖 1)。大隊出行的圖像，意在表示墓主的聲勢和地位。由於飼養、訓練馬匹和建造車輿都需要較多的資源，又是早期戰爭的利器，馬車大多屬上層階級的貴族和官員所有，在戰時可用於軍事征伐，平時則在貴族乘坐外出時展示威儀。因此在古代，馬車既是重要的軍事裝備，也是社會地位的表徵。根據目前的考古出土及文獻的研究成果，馬車的形制在漢代已有較明確的規範，西漢便規定只有高階王公貴族能夠乘作馬車，後世的儀仗鹵簿也將馬車訂為最高階的車輿工具。²⁸馬車象徵的意涵，也因此被運用到墓式壁畫和石刻中的出行圖題材，彰顯墓主的地位。

魏晉南北朝以後的出行圖仍不乏馬匹的描繪，但是出行圖中的車輿卻逐漸改由牛來牽引，也更注重車輿本身的描寫。從甘肅嘉峪關西晉墓出土的 4 世紀前期

²⁸ 關於先秦到隋代的輿服制度針對乘坐馬車的階級規範，以及牛車在輿服制度中的關係、變化和實踐，主要參考劉增貴，〈漢隋之間的车駕制度〉，頁 371-453。另外，關於漢代車馬圖像的政治社會意義研究，主要參考吳旻旻，〈漢畫像石「車馬出行圖」之帝國想像〉，頁 1-39。



圖 1 河北安平邊家莊漢墓中室西壁車馬出行圖



圖 2 西晉甘肅嘉裕關 7 號墓前室東壁莊園生活



圖 3 北齊徐顯秀墓壁畫備馬圖



圖 4 北齊徐顯秀墓壁畫備車圖



圖 5 北齊婁叡墓壁畫備馬圖



圖 6 北齊婁叡墓壁畫備車

牛車壁畫來看(圖 2)，牛車的構造已比東漢出行圖中的馬車圖像複雜，馬車圖像上較明顯的構造特點，在於上方大多畫有供乘坐者遮蔽用的單柱傘蓋，而出行圖的牛車則大多有可以遮罩全車的車頂，並有數條表現車頂支撐結構的突出支架，顯示馬車與牛車在圖像表現上的不同講究：前者著重描繪馬匹拖曳行進時的英姿，後者則更重視車輿本身較繁複的造型描繪。

圖像講求的不同，也使馬車與牛車圖像的發展有所差異。位於山西太原的 6 世紀晚期的北齊徐顯秀墓壁畫(圖 3、圖 4)就凸顯了兩者發展的結果。墓主徐穎(502-571)，字顯秀，生前追隨東魏權臣高歡(496-547)，徐顯秀在東魏被北齊取代之後繼續保有高位，最後被封為太尉武安王。²⁹徐顯秀的墓葬壁畫除了墓主的畫像之外，主要就是排場豪華、展現墓主高級地位的出行預備圖。從壁畫的空間配置觀察，墓主像兩邊的壁畫都是準備出行的題材，右邊畫有一頭配有繫帶裝飾的牛隻，後方牽引一輛華麗的牛車，正在隨從的簇擁下等待墓主上車出發，而另一邊的壁畫則是一匹駿馬安上精緻的馬鞍，並有傘蓬遮蔽，等待主人騎乘。在同一時期，位於太原晉陽古城南郊的婁叡墓，也有類似組合的出行圖壁畫。婁叡(531-570)是北齊鮮卑望族的成員，其所屬的婁氏家族由於幫助北齊高氏建國，成為皇室外戚，婁叡也因為建國有功，最後成為東安王，權勢顯赫。³⁰婁叡墓的墓室北壁是墓主夫婦像，墓室東壁是被馬準備出行的壁畫(圖 5)，西壁則是畫牛車準備出行的場面(圖 6)。徐顯秀墓和婁叡墓中相似的出行圖配置，顯示兩者都有類似的題材考量：同樣表現墓主的地位，騎乘駿馬展現出墓主的威風，而牛車則彰顯墓主的奢華。華麗的牛車在出行圖中取代馬車，反映出車輿已不是出行圖中襯托駿馬行進動態威儀的配角，而是轉為較為靜態、展示出行主人華麗氣派的重點。

牛車圖像的出現，讓車輿圖像脫離原先簡潔的樣貌，發展出較龐大、遮蔽更

²⁹ 參考渠傳福，〈徐顯秀墓概述〉，太原市文物考古研究所編，《北齊徐顯秀墓》(北京：文物出版社，2005)，頁 7-13。

³⁰ 關於婁叡的生平研究，主要參考山西省考古研究所、太原市文物考古研究所編，《北齊東安王婁叡墓》(北京：文物出版社，2006)，頁 188-190。

多、構造更複雜的造形。這種形象的轉變很可能與車輿牽引的畜獸意涵有關，馬在傳統上便有千里致遠、飛奔靈動的意涵，配合馬匹行進速度較快的印象，馬車的形象大多也較輕便簡潔；而牛的文化意涵則偏向負重、持久，由牛牽引的車輿就顯得較為龐大、複雜，也因為牽引重量較大，車輿的種類及形制也有更多樣的發展。³¹

車輿原本的功能便是作為出外代步之用，率領成隊的車馬外出巡行，一向是統治者和上層人士展現權威及社會地位的重要方式。出行圖反映了出外巡遊的權威意涵，而對車輿外出代步的理解，也讓車輿圖像始終不脫「出門在外」的表現素材。車輿圖像的運用和轉換，其實也隱含了相關題材對外出的理解和想像。

第三節 從代步到運糧：牛車圖像在《閘口盤車圖》和《清明上河圖》的豐富化

畫有車輿的題材種類，最晚在 10 世紀之後開始有了變化，除了原先上層貴族出行題材中為主人代步之外，還出現了用於運輸為主的車輿。上海博物館藏，舊傳五代衛賢的《閘口盤車圖》(圖 7)，以及北京故宮博物院藏的傳張擇端《清明上河圖》(圖 8)，便能見到以運輸功能為主的牛車。現代學者劉和平依據文獻記述，將《閘口盤車圖》歸為 10 世紀後期的作品，³²余輝則從畫中的北宋官帽形制，推斷《閘口盤車圖》為北宋畫家所畫，接著引用文獻上對汴京設置官辦水磨車的時間記載，對照畫面上的地貌景色，判斷該畫是北宋元豐末年到大觀年間的作品。³³即使學者對《閘口盤車圖》具體的創作時代還需要進一步研究，但是都大致同意這件作品在北宋晚期就已存在。而在《清明上河圖》方面，陳韻如以重建《清明上河圖》題跋的時代順序，以及對照北宋晚期繪畫對於近距離空間的

³¹ 關於牛馬車輿的應用差異，參考勞榘，〈漢隋之間的车駕制度跋〉，收在《中央研究院歷史語言研究所集刊》，第 63 本，第 2 分(1993 年 5 月)，頁 452。

³² Liu Heping, *Painting and Commerce in Northern Song Dynasty China, 960-1126*, pp. 147-190.

³³ 余輝，〈地志學研究與《閘口盤車圖卷》〉，收在上海博物館編，《千年丹青——細讀中日藏唐宋元繪畫珍品》(北京：北京大學出版社，2010)，頁 123-130。

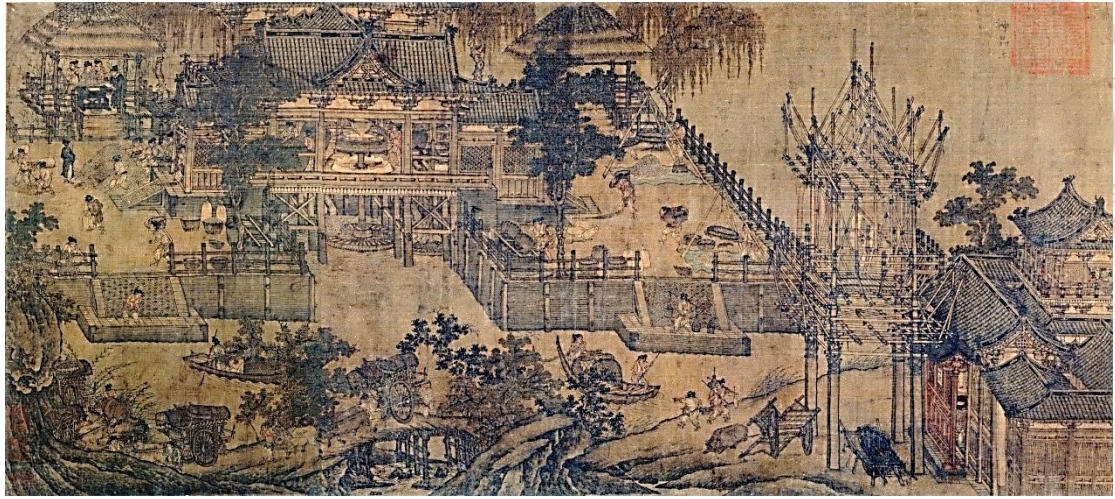


圖 7 《關口盤車圖》，約 11 世紀初，上海博物館藏。



圖 8 張擇端，《清明上河圖》局部，12 世紀初，北京故宮博物院藏。

特意表現，判定《清明上河圖》應為宋徽宗時(1100-1126 在位)的作品。³⁴這兩件傳世北宋畫作中的牛車都有相近的造型：兩輪，用竹編搭成半筒形的車頂，車頂上有時會加上工具、家具物什，車子的兩側有木板成排遮蔽，車子後方大多有以車廂底部為軸的車門，車門外還會有一個窄小的平台供人踩踏，或者有一翹起的橫桿。這類車輿雖然明顯不如以往出行牛車華麗，但是從結構上細緻的描繪，不難察覺這種運輸車輿最遲在 11 世紀開始被重視的程度。

北宋關於盤車圖的文獻記載較以往增加不少，也提供更多關於盤車圖的線索。活動於 11 世紀前中期的梅堯臣(1002-1060)，便有一首關於盤車圖的長詩傳世，他的〈觀楊之美盤車圖〉全詩如下：

谷口長松葉老瘦，澗畔古樹身枯高。

³⁴ 陳韻如，〈張擇端《清明上河圖》的畫意新解〉，頁 49-57。



上山慘憺遠復遠，坡路曲折盤車勞。
二車迴正轅接軫，繼下三車來嶢嶙。
過橋已有一乘歇，解牛離軛童可哂。
黃衫烏巾驅舉鞭，經險就易將及前。
轂輪傍側輻可數，蹄角攙錯捲箱聯。
古絲昏晦三尺絹，畫此當是展子虔。
坐中識別有公子，意思往往疑魏賢。
子虔與賢皆妙筆，觀玩磨滅窮歲年。
塗丹抹青尚欺俗，早龍兩日猶賣錢。
是亦可以秘，疑亦不可捐。
爲君題卷尾，願君世世傳。³⁵

梅堯臣在生前便以作詩聞名，後世常將他與蘇舜欽並稱「蘇梅」，認為他們是開展宋詩的重要人物。這首〈觀楊之美盤車圖〉，應該是梅堯臣為一位楊氏畫主所作。詩中前半段描述該件盤車圖的畫面，後半段先猜想這件畫的作者，然後讚賞這件作品，並建議畫主長久保存。可惜，梅堯臣題詩的盤車圖現已不存，但是留下來的詩文仍提供了該畫的畫面線索，例如「谷口長松葉老瘦，澗畔古樹身枯高。」顯示畫中牛車行進的場景主要是在山野之間，特別是山谷或者溪水旁邊，而「上山慘憺遠復遠，坡路曲折盤車勞。」顯示盤車圖大多表現長途運輸的艱苦情境。「二車迴正轅接軫，繼下三車來嶢嶙。」則透露畫中車輿不只一輛，可能是集體依序行進的車隊。「過橋已有一乘歇，解牛離軛童可哂。」前句指出畫中車輿行經的路途上會經過橋樑，後句描寫車輿休息場景的「解牛離軛」則具體顯示該畫之中的車輿主要是以牛拉車的圖像組合。「黃衫烏巾驅舉鞭，經險就易將及前。」描述了趕車的行動，而「轂輪傍側輻可數，蹄角攙錯捲箱聯。」則可能敘述畫中對牛隻、車輿結構和配件的精細描繪。即使現在已無法判斷這件盤車圖的年代和

³⁵ 梅堯臣，〈觀楊之美盤車圖〉，收於《宛陵集》（四部備要本，台北：台灣中華，1965），冊2，卷50，頁3b。

作者，但是從這首詩的描述，我們大略能夠猜想梅堯臣所見的盤車圖的構圖，應該就是以牛隻作為獸力拖行的車輿，在山谷間的臨水道路上行進，並有一輛以上的車輿組成車隊，還有過橋渡河的景像。

梅堯臣在該件盤車圖上題詩之後，畫主楊氏又請求當時另一位重要人物歐陽修(1007-1072)為該畫另題一首詩，歐陽修與梅堯臣交好，除了應允作〈盤車圖〉一詩，也在詩中提及梅堯臣：

淺山嶙嶙，亂石轟轟，山石礮聲車碌碌。
山勢盤斜隨澗谷，側轍傾轅如欲覆。
出乎兩崖之隘口，忽見百里之平陸。
坡長坂峻牛力疲，天寒日暮人心速。
楊生忍飢官太學，得錢買此纔盈幅。
愛其樹老石硬，山回路轉，高下曲直，橫斜隱見。
妍媸嚮背各有態，遠近分毫皆可辨。
自言昔有數家筆，畫古傳多名姓失。
後來見者知謂誰，乞詩梅老聊稱述。
古畫畫意不畫形，梅詩詠物無隱情。
忘形得意知者寡，不若見詩如見畫。
乃知楊生真好竒，此畫此詩兼有之。
樂能自足乃為富，豈必金玉名高貴。
朝看畫，暮讀詩，楊生得此可不飢。³⁶

詩中「古畫畫意不畫形」的句子，被後世畫史稱道，認為是古人作畫的理想旨趣。不過這首詩主要的創作原由，還是要與梅堯臣的詩作相和。這首詩又標名「和聖俞」，並在詩題後注解「呈楊直講」。「聖俞」是梅堯臣的字，該標題說明這首詩是對梅堯臣題詩的和詩，詩中「乞詩梅老聊稱述」也說明了楊姓畫主獲得梅堯臣

³⁶ 歐陽修，〈盤車圖〉，《歐陽文忠公集》（國學叢書本，上海：商務印書館，1936），居士集，冊1，卷6，頁25-26。

題詩的情節，而「直講」則是太學的官名，主要協助太學裡的博士講授經學，³⁷歐陽修在詩中也提到「楊生忍飢官太學」，顯示這位畫主當時應該是在太學任職，並可能是歐陽修、梅堯臣學生輩的人物。詩中對盤車圖畫面的描述大抵不出梅堯臣的〈觀楊之美盤車圖〉，敘述牛拉的車輿在山野溪谷間運輸行進的艱苦情景。

雖然牛行進的速度不如馬那般飛快，且碩大的體型不易在繪畫上像馬拿般有飛躍靈動的姿態，但因為牛可以負重致遠，又較為溫馴，可以為人載車、犁田等作多種用途，這讓牛在中國文化中有凸出的意義。在圖像表現上，從考古出土的早期壁畫可知，牛除了作為肉食來源之外(圖 9)，也畫有牛隻犁田(圖 10)和載車(圖 11)等功能。比梅堯臣和歐陽修稍晚、成書於 1120 年的《宣和畫譜》，是宋徽宗趙佶(1082-1135)下令編纂的重要畫史文獻。書中列出徽宗一朝宮廷所藏魏晉以來的名畫，並將其分成道釋、人物、宮室、蕃族、龍魚、山水、畜獸、花鳥、墨竹、蔬果等門類，各門類的開頭先概括介紹該門類，並提出該門類的創作旨趣或方法要訣，其中為畜獸這一門類所作的〈畜獸敘論〉在開頭就將馬和牛做對比：

乾象天，天行健故為馬；坤象地，地任重而順故為牛。馬與牛者畜獸也，而乾坤之大取之以為象。若夫所以任重致遠者，則復見取於易之隨，於是畫史所以狀馬牛而得名者為多。³⁸

將馬和牛對應到《易經》中的乾卦和坤卦來解釋天和地，顯示最晚在北宋晚期，牛已經被歸為畜獸畫中特別凸出的一類。《宣和畫譜》用這種說法來解釋畫史上畫牛、馬而留名的畫家較多的原因，不論是否符合史實，都反映了牛在當時的文化象徵意涵。北宋的運輸車輿不一定全用牛拉，但繪畫中車輿絕大多數都以牛拖行，除了反映部分史實外，牛「任重而順」的文化意涵，或許也是描繪運載沉重貨物的車輿時，選擇牛隻作為牽引獸力的重要原因。

若從梅堯臣、歐陽修詩中以牛牽引、表現運輸的車輿為線索，對照 11 世紀

³⁷ 有關「直講」的名詞解釋，主要參考諸橋轍次，《大漢和辭典》(東京：大修館書店，1957)，卷 8，頁 162，「直講」條目。

³⁸ 見〈畜獸敘論〉，《宣和畫譜》，收於《中國書畫全書》(上海：上海書畫出版社，1993)，冊 2，卷 13，頁 100 上。



圖 9 甘肅嘉峪關西晉墓壁畫殺牛



圖 10 甘肅酒泉丁家閘墓前室壁畫農耕



圖 11 牛車，西晉甘肅嘉裕關 7 號墓前室東壁

以來傳世繪畫中有運輸牛車的作品，便能得知當時文獻中車輿的圖像樣貌。即使傳世可靠的北宋繪畫並沒有以運輸車輿作為主要場景的作品，但是仍能從其他畫有運輸牛車的畫作中看到這類車輿的形貌。以《閘口盤車圖》為例(圖 7，見頁 22)，畫中主要表現的是水磨坊運作的過程，穀物在磨坊右側篩揀，然後送進磨坊研磨，接著在磨坊左側的官員監督下包裝成堆的穀糧，畫面左下則是四輛以牛牽引的車輿向左方前進。從整卷作品表現的場景來看，畫中車輿載運之物，應該就是經過水磨坊磨製後的穀糧。貨車車頂裝有竹篩和桌椅家具，可能是沿途或目的地所需。類似造型的畜拉貨車也出現在《清明上河圖》中(圖 8，見頁 22)。畫中城門右方，剛剛過橋的貨車半開的前門，可以從中看到車中載有貨物，車後的竹簍則應該是穀糧運載的相關工具，右上方另一輛貨車則可從後門看到車廂乘客的背影，顯示這種牛拉貨車也可以載人。不管是《閘口盤車圖》或者《清明上河圖》，畫中貨車都有出發遠行的表現。前者的貨車車隊載運著穀糧，正要離開水磨坊的場景，往畫外前進。後者剛經過的城門後方，正是聚集駱駝、驢騾、車隊的場所，用以卸載貨物的地方，而畫中剛穿過城門前方木橋的兩輛貨車，似乎正要離開城內，展開另一段旅程。這兩件北宋畫作中的貨車表現，都對應到歐陽修和梅堯臣的盤車圖詩「運載遠行」的畫意。雖然歐、梅所指的盤車圖今已不存，但是藉著《閘口盤車圖》和《清明上河圖》，仍能理解盤車圖最晚在 11 世紀時已有較具體的意涵。

除了從貨車在畫中行進的方向，來理解其運載遠行的畫意，貨車的組合圖式在《閘口盤車圖》和《清明上河圖》也有端倪可循。《閘口盤車圖》中的貨車由兩頭牛牽引，表現運載的沉重。四輛依序行進的貨車，不僅呼應梅堯臣「二車迴正轅接軫，繼下三車來嶮嶙」數輛車輿跟隨前進的景象，也顯示這類運輸活動的繪畫表現是以車隊組合為主，而不是只有單一車輛運載而已。另外，貨車行進路線臨近水邊，且有過橋的橋段，表現了運輸沿途多變且艱辛的一面。臨近水域、溪谷的貨車行進路線，有歐陽修「山勢盤斜隨澗谷，側轍傾轅如欲覆」的驚險敘

述，穿越橋樑則有梅堯臣「過橋已有一乘歇」的提點，說明《閘口盤車圖》中的貨車景物組合，在當時已與梅、歐所述的盤車圖有相近的沿襲。這些組合在《清明上河圖》中也有若合符節之處，畫中的貨車也不只一輛，而是兩輛貨車各自用三頭牛拉動前行。即使《清明上河圖》主要是在表現市肆繁華的場景，因此畫中貨車沒有依山臨水的行進路線，但兩輛貨車的位置卻剛好經過城門外的橋樑，與《閘口盤車圖》中的過橋貨車有異曲同工之妙。

透過北宋文獻的敘述，以及傳世繪畫作品的比對，便能理解貨車的運輸圖像在 11 到 12 世紀的發展面貌。從傳世北宋詩文對盤車圖的描述，可以得知以牛拖拉運輸車輿的情景，已成為當時可以入畫的題材。而這種以牛拉貨車作為車輿圖像的新發展，應該與牛在中國文化的理解中既是馴化畜獸，又能負載重物的意涵有關。即使目前並沒有存世的北宋盤車圖可供牛車運輸圖像做圖文對照，但是從其他畫有牛拉貨車的《閘口盤車圖》和《清明上河圖》等作品，比較相關詩文的描述，就能理解盤車圖的意涵。包括從水磨坊場景的搭配，得知盤車作為運輸穀糧的重要角色；從盤車在畫面中的行進方向都有出發、離開之意，得出詩文中盤車運輸遠行的意涵，並藉著盤車行進路徑的圖式組合，以及詩句對盤車圖畫面的描述，歸納出貨車運輸情景常有的臨水、過橋等場景表現。若連接這些相關史料，不難發現，即使缺乏確切的北宋盤車圖存世，其他現存畫有貨車的北宋作品，在圖式上已有相當程度的一致性，也和當時文獻對盤車圖式組合的記載相符，顯示盤車圖最晚在 11 世紀時應已發展出具體特定的組合面貌，才能讓其他存世的繪畫作品可以據此沿用，由此可知，以貨物運輸活動為主要場景的盤車圖作品，在當時應該已有較為成熟的發展。

第四節 盤車圖發展與山水畫的關連

從梅堯臣和歐陽修描述盤車圖畫面的詩作推敲，畫裡貨車運輸活動應該是以

山水的布局作為空間環境，表達貨車車隊在野外行進的情景。從 10 世紀開始，中國的山畫已發展成獨立的繪畫門類，描繪自然野外的空間景色。其中表現旅行人物穿梭在山水間的「行旅山水」是一種常見的山畫題材，在自然空間中加入俗世人物的旅行活動，作為一種人與自然環境互動的情境。行旅山水的類型多樣，徒步、乘車、騎馬、驢，或是乘舟等，不一而足。而不同的行旅活動往往也有不同的意涵，例如許道寧《秋江漁艇》裡騎乘驢馬或乘舟而行的文士(圖 12)，可能暗喻上任途中的官員；范寬《谿山行旅圖》中背負貨物的驢騾(圖 13)，則可能表現商隊在山野行進的景象。³⁹這些畫面中的景像，以及其指涉的旅行題材，很容易讓人聯想到有遠行運輸意涵的盤車圖與行旅山水的可能關係。

貨車作為繪畫中象徵運輸車輿的圖像，確實也出現在這類行旅山水的題材之中，例如北京故宮藏的《江山秋色》就畫有貨車行進的場景(圖 14)。《江山秋色》是一件以石青為山體設色的山水手卷，這讓畫中的山水有比一般花青淺設色的繪畫更為鮮豔的視覺效果。現代學者鈴木敬曾就畫面山體扭曲轉折以表現深度空間，以及主山鞍部畫有遠山等南宋山水的表現，加上取用多種北宋發展出的山石、松樹和車隊等母題畫法，認為此畫顯示出南北宋交替時期的特色，並推測此畫應是 12 世紀前半葉北宋末期或者稍後的作品。⁴⁰《江山秋色》用「青綠山水」的畫法，描繪秋天瑰麗的山水景緻，並有山城、樓閣、村落、房屋和棧道穿插其間，同時各種行旅在中間穿梭，呈現一種祥和太平的景象。其中行旅的種類多樣，包括騎著馬、驢旅行的文士，拖運貨物的驢隊，還有行旅在圖中休息的情景(圖 15)。以青綠山水描繪行旅在山間道路、棧道穿梭行進和休息的景象，讓人聯想到台北故宮收藏的《明皇幸蜀圖》(圖 16)，該畫透過行旅在山水之間穿梭，引領觀畫者的視覺動線。而《江山秋色》也是運用相近的手法，用行旅活動、行進的路線連結山水和建築物。

³⁹ 關於行旅山水發展的研究，主要參考石守謙，〈山水之史——由畫家與觀眾互動角度考察中國山水畫至 13 世紀的發展〉，頁 413-419。

⁴⁰ 見鈴木敬，《中國繪畫史·中之一》(東京：吉川弘文館，1984)，卷 9，頁 57-60。



圖 12 傳許道寧，《秋江漁艇圖》局部，The Nelson-Atkins Museum of Art 藏。



圖 13 范寬，《谿山行旅圖》局部，1000 年，國立故宮博物院藏。



圖 14 《江山秋色圖》局部：車隊，12 世紀前半，北京故宮博物院藏。



圖 15 《江山秋色圖》局部：行旅休息。

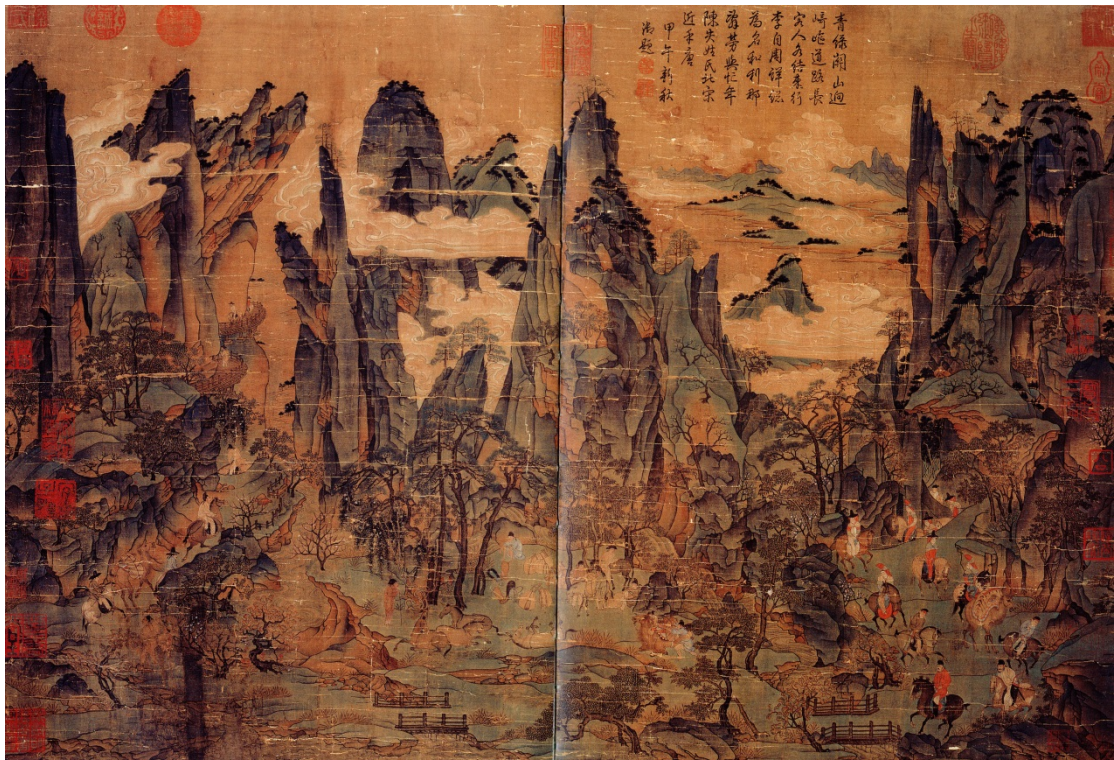
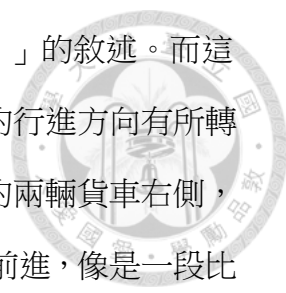


圖 16 《明皇幸蜀圖》，國立故宮博物院藏。

值得注意的是，《江山秋色》畫中不只一組的驢隊行旅穿梭，但是貨車卻集中在畫作末段，由五輛貨車共同組合成一個行進運輸的場景，其行進的路線附近也無其他房屋、樓閣點綴，這或許可以說明貨車行進本身便是一項值得注意的情景。這五輛貨車，其中兩輛在中景緊鄰山谷岩壁的山路中行進，山路旁邊還有樹葉枯落的樹木，如果對照梅堯臣的詩句，似可對應「谷口長松葉老瘦。澗畔古樹



身枯高。」，以及歐陽修「山勢盤斜隨澗谷，側轍傾轅如欲覆。」的敘述。而這兩輛貨車的行進方向，又與其右下的貨車不同，顯示這種山路的行進方向有所轉折，也呼應了梅堯臣「坡路曲折盤車勞」的詩句。山谷間行進的兩輛貨車右側，有一輛貨車正要攀過山路的上坡，就要往較為輕鬆的下坡路段前進，像是一段比較艱苦的路程即將結束，可以在較為寬闊的下坡路段行進，頗有歐陽修「出乎兩崖之隘口，忽見百里之平陸。」的意味。再隨著路線向左下接近前景，就看到一輛等待過橋的貨車。觀察橋梁本身，不難推斷這應該是一座木構的拱橋，橋上有另一輛正在通過、即將下橋的貨車，貨車與橋梁、河水的圖式關連不僅可以對應梅堯臣「過橋已有一乘歇」的敘述，也在《閘口盤車圖》和《清明上河圖》之後，再次運用了貨車與橋梁的圖像組合。顯然，貨車過橋是一項特別的場景，橫跨溪流，又堅固到可以承受貨車重量的木造橋梁，可能是表現當時交通建築的理想，而《江山秋色》中貨車通過的拱橋，在建造技術上還先進於《閘口盤車圖》中有支架的橋梁，這或許也讓畫中的拱橋帶有若干如《清明上河圖》的虹橋那般，用建築技術來展現的理想意味，⁴¹同時還展現了畫家擅用界畫來描繪橋梁建築的技術。除了橋梁本身之外，貨車過橋的活動也值得我們思考其對應的旨趣，《江山秋色》畫中貨車通過的橋樑，屬於兩端較低、中間高凸的造形，觀者很容易想像要過橋的貨車，必然面臨短距離上下坡轉換的路徑，而橋樑兩側沒有護欄，若方向或施力錯誤就可能落入溪水之中，因此橋樑在現實上是隨車人員掌握駕車技巧的考驗，車伕要如何通力合作，拿捏牛隻等獸力在上下坡時不致失控，或許就是時人在現實中看到運糧車隊過橋時會注意的情節，可能也因而使「過橋」成為當時對貨車運輸的代表印象之一。從橋樑本身的意義到過橋活動的旨趣，我們可以從中理解貨車過橋的場景如何表現運輸活動的層次和面向，畫家藉由這些較為凸出的場景，展現出當時對於車輿運輸活動的理想面貌。

回到《江山秋色》畫卷末段下半部的整體構圖，若將過橋的貨車，納入前述

⁴¹ 關於張擇端《清明上河圖》中「虹橋」的研究，主要參考周寶珠，《清明上河圖與清明上河學》（開封：河南大學出版社，1997），頁 151-177。以及 Heping Liu, *Painting and commerce in Northern Song Dynasty China, 960-1126*, pp.172-176.

右方上坡的貨車一同考量，就可呼應「二車迴正轅接軫，繼下三車來嶢嶙。」的車隊敘述。這顯示在 11 世紀中葉梅堯臣、歐陽修活動的時代，以車隊形式、臨水和過橋的盤車圖場景組合應已存在，這種組合很可能在 12 世紀中葉以前發展成熟，使畫家在創作《江山秋色》時能加以運用，成為一項可以作為畫卷末段的主要場景。透過梅堯臣和歐陽修的詩文，以及《江山秋色》卷末的構圖，我們得以重建盤車圖在宋代的基本樣貌，並且能進一步推測：最晚在北宋末期，這種樣貌已有較為具體的圖像組合，成為盤車圖的基本構圖，甚至可作為行旅山水創作的圖式選擇。

綜觀《江山秋色》的畫卷，除了在山水間行進的行旅之外，畫中還有多處精緻的樓閣，並有文士裝扮的人物在其間冶遊，以及平民人物在村里生活、捕魚的景象，這種在壯觀的山體間配置宮觀樓閣，還有世俗庶民的漁村場景，一如郭熙(活動於 11 世紀中晚期)《早春圖》那般的壯麗的山水中建構太平和樂的理想世界(圖 17)。而《江山秋色》重色青綠的設色，也讓山體特別瑰麗顯眼。山體注重以較瘦長塊狀結構，以蛇形方向往遠景延伸，表現山石之間的立體空間。上述這些人物和建築的配置，以及山石顏色和結構的表現，顯示這件作品應不只是單純的游賞山水，更可能類似王希孟《千里江山》這類表現帝國盛世形象的畫作(圖 18)。北宋《清明上河圖》在熙來攘往的市街上，畫有許多關於運輸的交通工具，顯示車馬輻輳是表達都城繁華的重要象徵，而將盤車圖的圖式配置在如《江山秋色》這類有帝國山水意識的游賞題材之中，顯示貨車運輸在當時應可成為組合帝國形象的一部分。

行旅山水的主要旨趣，就是在表現行旅在美麗的自然山野中行進的情景。畫家為了表現行旅人物與自然環境之間的互動，便設計了若干行旅活動的圖式，例如旅人或驢隊行進的山中道路，便可以有棧道、山壁旁或者溪谷間的道路、橋樑、階梯等形式，還可以隨著行旅路線的上下坡，以及路徑空間的陡峭或平緩，描繪行旅行進活動的艱苦或者苦中有樂的輕鬆。有時，這些行旅山水也會畫出如《明

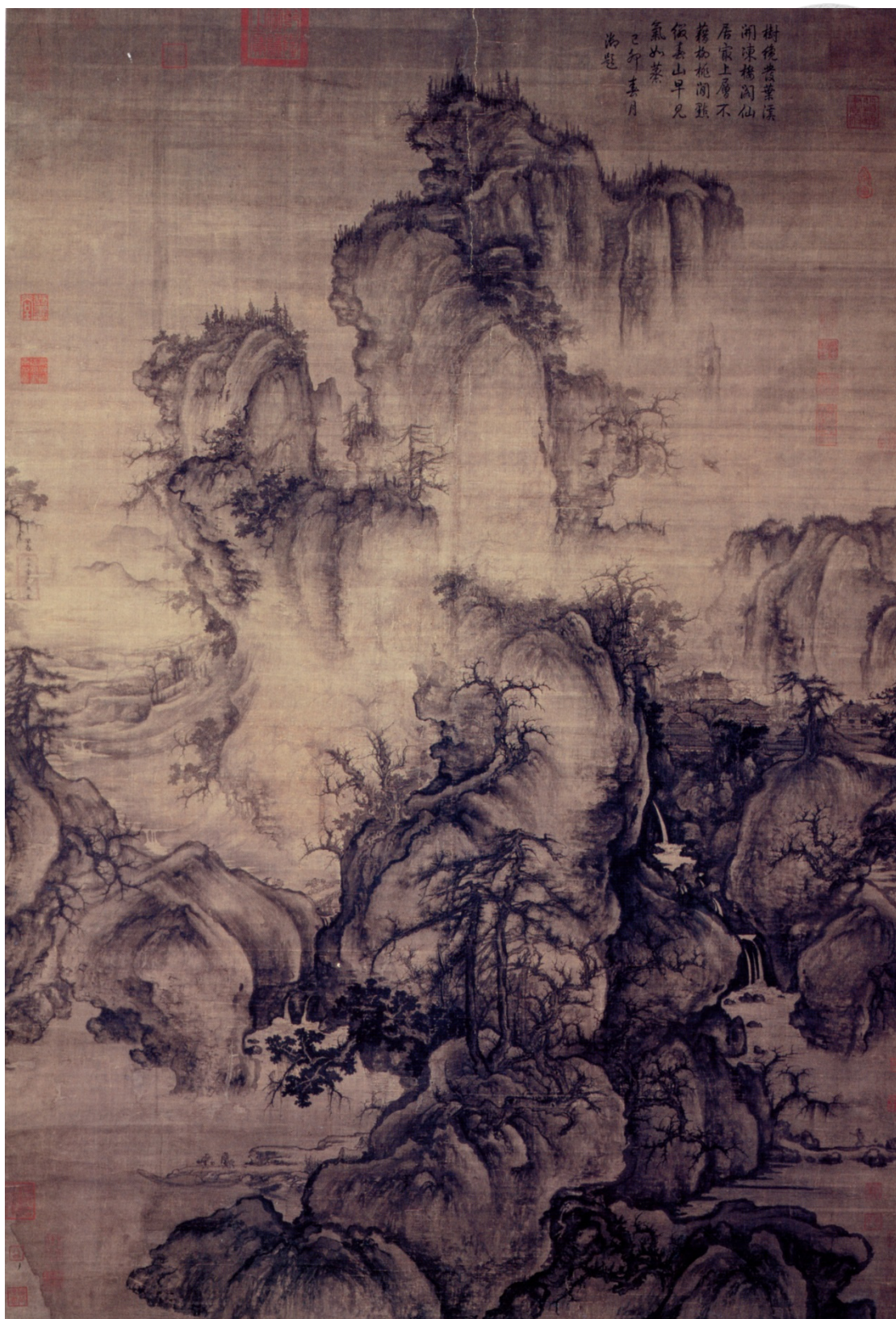


圖 17 郭熙，《早春圖》，1072 年，國立故宮博物院藏。

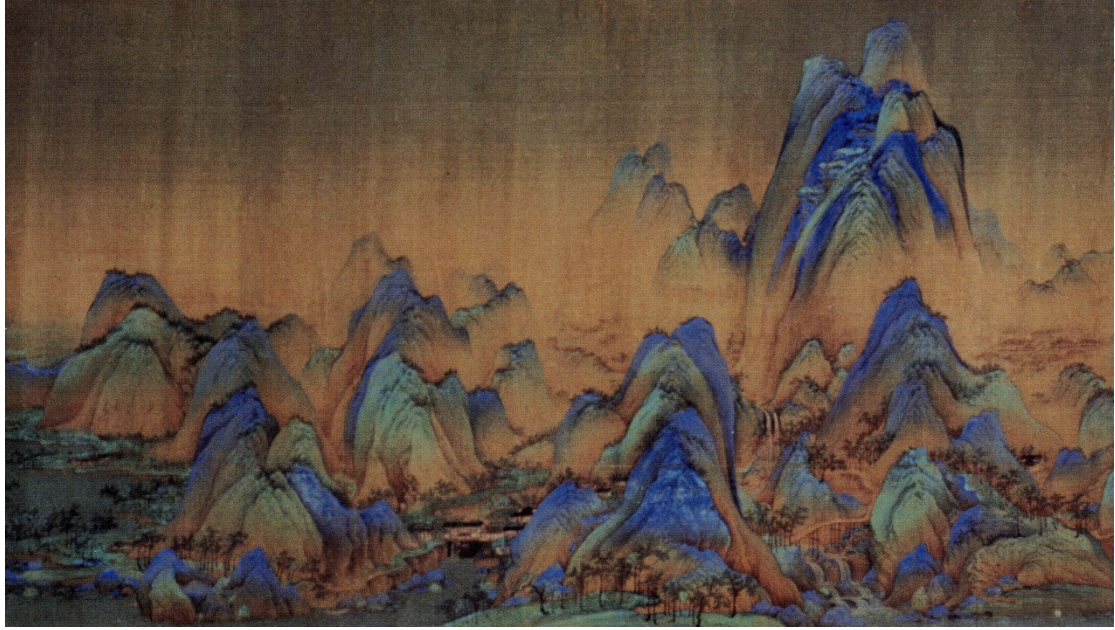


圖 18 王希孟，《千里江山圖》局部，12 世紀初，北京故宮博物院藏。

《皇幸蜀圖》中段這類行旅在途中休息的畫面，或者是如《秋江漁艇》一類在堤岸上準備過橋，或者在水域旁邊等待渡船的情景。這些都是行旅人物在自然山野旅行活動的主要印象，也是畫家呈現行旅山水的重要構圖。貨車是陸路運糧的車輿工具，其運輸路程難免也有在自然山野中的路段，成為商隊、官員宦遊之外，另外一種會在野外旅行時可能會遇到的景象，也因為貨車場景也是行旅圖式的一環，因此行旅山水也會運用盤車圖的圖式到如《江山秋色》這類作品中。同時，盤車圖也因此得以借用行旅山水的構圖組合作為背景，使盤車圖和行旅山水兩者能夠在畫家們的巧思中相得益彰。

盤車圖與山水畫發展的緊密互動，不僅讓盤車圖得以取用山水畫的圖式來形成一種繪畫題材，甚至也讓山水畫將貨車納入重要的構圖母題之一。活動於北宋晚期的韓拙(約 1061-1127)在《山水純全集》的〈論山〉特別提到：

北山宜用盤車、駱駝、樵人背負之類，南山宜江村漁市水邦山閣之類，但加稻田漁樂，勿用車盤駱駝。要知南北之風故不同爾，深宜分別。⁴²

⁴² 韓拙，〈論山〉，《山水純全集》(中國書畫全書本，上海：上海書畫出版社，1993)，冊 2，頁 354 下。

《山水純全集》成書於 1121 年，是韓拙針對山水畫所作的畫法整理，包括山水畫的題材、構圖配置、個別母題物像的畫法等等，讀者可以從中一窺山水畫在 12 世紀初期的發展樣貌。而韓拙在〈論山〉專門闡述山的畫法，包括山體的大小、遠近、次序，以及運用不同的方法表現山體的立體空間，還有不同地區的山水畫構圖需要的特別配置等等，盤車一詞出現在〈論山〉，就是韓拙在說明東、西、南、北等四個區域的山水景色時，提出可以象徵當時區域特色的物像組合。文中還特別提出南北山水景物的差異講究，文中後段的「勿用車盤駱駝」若依上下文推敲，應是「勿用盤車駱駝」的筆誤，這反映出盤車圖式等貨車運輸的場景在當時已是北方山水的象徵景物之一。韓拙的敘述，一方面可以說明貨車的運輸活動很可能合乎當時對中國北方行旅的印象，另一方面也顯示盤車圖的構圖在當時很可能已經發展成熟，並進入了山水畫的運用材料中，呈現在如《江山秋色》等山水畫中，豐富了 12 世紀山水畫的多樣面貌。

第五節 雪景山水與盤車圖的結合

畫史文獻中，以盤車圖知名的畫家記載，也被歸類在山水畫的範疇。約活動於 12 世紀上半葉的畫家朱銳，以盤車圖聞名後世。有關朱銳生平的文獻記載極少，現存最早的記載是元代夏文彥所著的《圖繪寶鑑》，該書記述朱銳曾經任職於徽宗畫院，北宋滅亡後，於南宋紹興年間(1131-1162 年)復職，並敘述其

工畫山水、人物。師王維，尤好寫騾綱、雪獵、盤車等圖。形容布置，曲盡其妙。⁴³

後世畫史對朱銳的生平和畫藝記載大多引用此說。從《圖繪寶鑑》的記述來看，元代應該將朱銳視為以雪景行旅為主的山水畫家。元代陳世隆編輯的《宋詩拾遺》錄有南宋楊皇后題朱銳的雪景詩：

⁴³ 夏文彥，《圖繪寶鑑》(元刻本)，收在近藤秀實、何慶先編著，《圖繪寶鑑校勘與研究》(南京：江蘇古籍出版社，1997)，卷 4，頁 50 上。

雪吹醉面不知寒，信腳千山與萬山。天甃瓊階三十里，更飛柳絮與君看。⁴⁴

趙孟頫《松雪齋集》也錄有朱銳雪景圖的題詩：

塵埃困人恒作惡，開卷驚看雪滿樓。安得眼前有此屋，仍呼陶謝與同遊。⁴⁵

從這兩段直接提及朱銳作品的詩作中，不難推測題詩的觀者對於他們題詠的朱銳作品，主要是遊賞性質的雪景圖。除了《圖繪寶鑑》與前述題詩，莊肅的《畫鑑補遺》也記載朱銳：

工山水人物、駝馬雜色。好寫騾綱圖、雪獵圖。形容布置，曲盡其巧。⁴⁶

這顯示朱銳在南宋、蒙元時代受到推崇的畫作應以雪景為主，其中也有騾綱、盤車等運輸行旅題材的記錄。

關於朱銳的元代文獻已有盤車圖題材的記載，到了明代，朱銳已被視為雪景及盤車圖的重要畫家，文徵明〈朱迪公雪景〉開頭便寫：

宣和待詔朱迪功，一時畫雪推精工。筆蹤遠法王摩詰，更說盤車妙無敵。⁴⁷

這段詩句除了延續前代對朱銳雪景的推崇，也特別指出朱銳盤車圖在當時的盛名。而朱銳有關運輸題材的作品，也成為明代重要的學習對象之一，董其昌曾言：

北方盤車、騾綱，必用李晞古、郭河陽、朱銳。⁴⁸

李日華也稱讚朱銳的雪中驢綱圖「種種纖備」。⁴⁹明人對盤車圖的認知，很可能是藉著朱銳雪景行旅的文獻敘述而來。即使今日已無確切的朱銳盤車圖存世，但將盤車圖結合雪景山水背景的構圖，可能就是由 12 世紀如朱銳這類擅長雪景和行旅山水的畫家開創成果。

現存傳為朱銳的盤車圖作品極少。上海博物館藏有一件傳為朱銳所畫的

⁴⁴ 楊后，〈題朱銳雪景冊〉，收於陳世隆編，《宋詩拾遺》（清鈔本，上海：上海古籍出版社，2002），卷 16，頁 12b。

⁴⁵ 趙孟頫，〈題朱銳雪景〉，收於《松雪齋文集》（元刊本，台北：台灣學生書局，1970），卷 5，頁 222。

⁴⁶ 莊肅，《畫鑑補遺》，收在《中國書畫全書》，冊 2，卷下，頁 915 下。

⁴⁷ 摘自文徵明，〈朱迪公雪景〉，見汪珂玉，《珊瑚網》，收於《中國書畫全書》（上海：上海書畫出版社，1992），冊 5，頁 1019 下。

⁴⁸ 董其昌，《容臺集》（四庫禁燬書叢刊本，北京：北京出版社，2000），別集卷四，頁 7。

⁴⁹ 李日華對朱銳雪景圖的題讚，見汪珂玉，《珊瑚網》，收於《中國書畫全書》，冊 5，頁 1166 下。

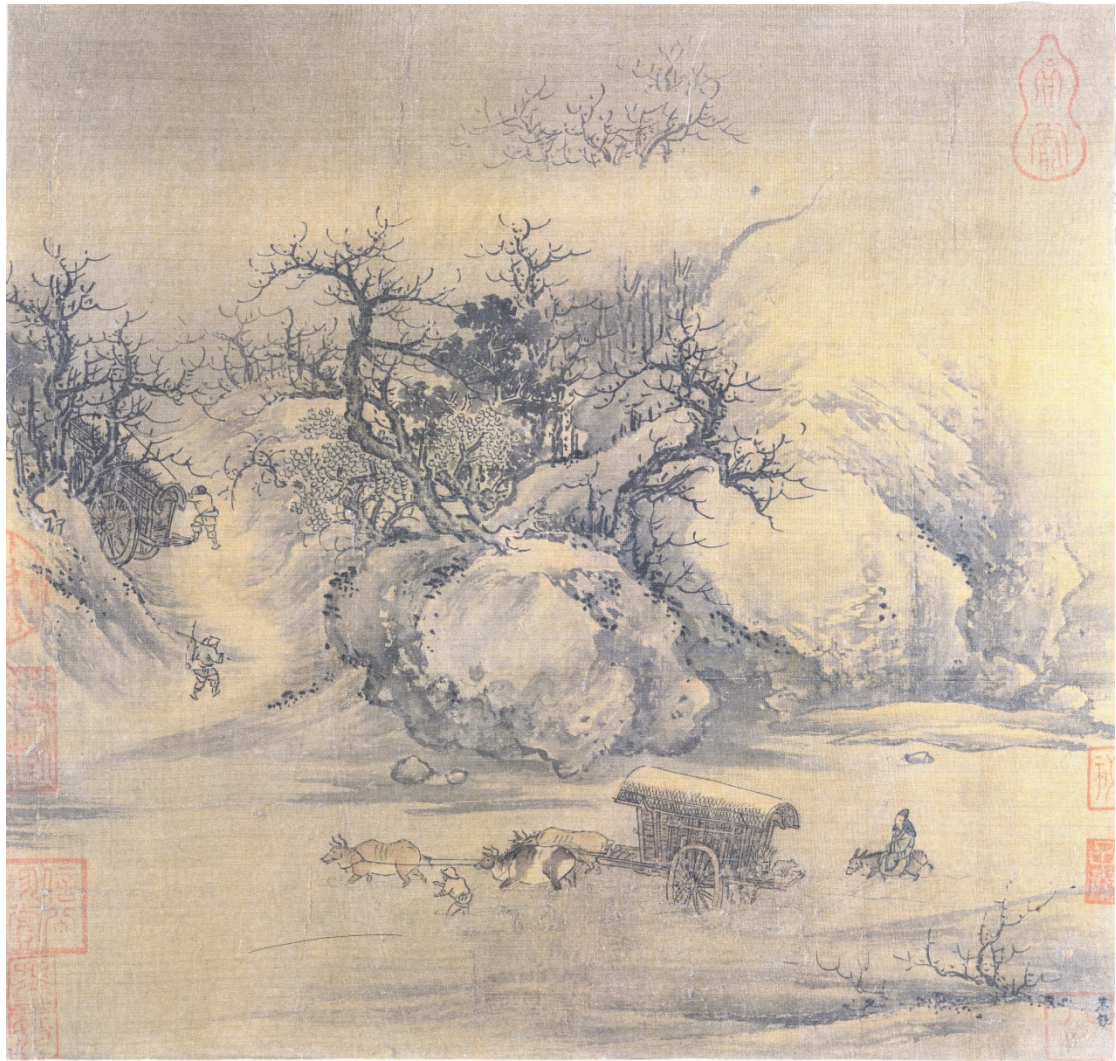


圖 19 傅朱銳，《溪山行旅圖》冊頁，上海博物館藏。



左 圖 20 傅朱銳《溪山行旅圖》簽款。



右 圖 21 傅朱銳，《盤車圖軸》簽款，Museum of Fine Arts, Boston 藏。

《溪山行旅圖》冊頁(圖 19)，畫中左下角有楷書「朱銳」簽款(圖 20)，此簽款和另一件帶有「臣朱銳恭畫」簽款的盤車圖立軸差異頗大(圖 21)，再加上目前未有其他傳世較確切的朱銳作品或簽款可供佐證，因此無法只從兩者的簽款判定何者為朱銳的作品。不過，考量朱銳的活動時期應該接近《江山秋色》的創作時代，若從《江山秋色》中的盤車圖式，來思考當時盤車圖的可能樣貌，再對照現存傳為朱銳的盤車圖，或許有助於理解盤車圖搭配雪景的發展旨趣。

《溪山行旅圖》畫的是貨車在窠石寒林中行進的情景。前景畫有三頭牛拉著貨車在一片淺灘中前進，牛隻旁有一人隨行，似在驅使牛隻，貨車尾端的平台上畫有一隻狗，望向後方殿後的騎驢文士，畫面左方還有一輛貨車往畫外前進。畫中兩輛貨車再次顯示盤車圖以車隊組合的圖式，而其中一輛涉行水域，另一輛則在山道上行進，也承襲了以往盤車圖傳統中，畜拉貨車在自然山野中的特定配置。畫作中景和遠景寒林以煙霧分隔，暗示畫中寒冷的天氣，似乎也對應了文獻對朱銳擅畫雪景行旅題材的記載。不過，若對照《江山秋色》中貨車運輸的段落，仍然可以看到一些構圖上的差異，例如在山谷邊緣的小徑上行進的構圖、表現貨車運輸艱苦且帶有危險性的情景，並未在《溪山行旅圖》中呈現，而是改以較為寬闊的水域和平緩的道路替代。從梅堯臣、歐陽修詩詞中的畫意闡述，並觀察《江山秋色》貨車運輸的段落，貨車在緊鄰山壁和水域間的道路上行進的構圖，應該是當時表現盤車圖的重點畫面之一，用以表現貨車運輸的辛勞和挑戰，接著在行經道路離開山谷後進入較為平緩的路面，並可能連接過橋的構圖，即使《江山秋色》在過橋之後並未畫出如梅堯臣、歐陽修敘述的那種牛車行旅歇息的情節，但是畫中橋的左岸有一段較為空曠的平地，可能也暗示了該處可以是這群貨車車隊過橋之後的休息所在。既然畫史記載朱銳也擅長畫山水，南宋楊皇后的題畫詩也曾敘述他的雪景畫「信腳千山與萬山」，他對貨車在群山峻嶺中行進的構圖組合應不陌生，甚至可能會加以發揮才是。即使不能依此判定《溪山行旅圖》並非朱銳所作，但是畫中的貨車卻先和平緩的水面上涉水而行，然後才進入上坡的道路，

這顯然與當時盤車圖傳統的基本圖式和畫意有所差異。

山水畫在 12 世紀以前的發展，幫助了盤車圖構圖的成熟，同時也影響了盤車圖在圖像上的發展。北宋晚期如郭熙等畫家，已經會運用季節天氣的變化來表現個別山水畫的視覺效果，石守謙教授曾以《早春圖》為例，說明這種效果如何呈現在畫作之中。《早春圖》以富於變化的山體輪廓線條，以及混合濃淡、乾溼擦染的水墨技巧表現溼潤的煙氣效果，營造冬盡春來，萬物在雪融之時甦醒的騷動景象。郭熙曾用「早春晚煙」的畫格來解釋這種描繪寒冬漸遠、初春來臨的山水旨趣：

驕陽初蒸，晨光欲動，曉山如翠，曉煙交碧，乍合乍離，或聚或散，變態不一。⁵⁰

除了這種表現生機仍欣欣向榮的畫意，畫中井然的行旅人物活動，也暗示人在這個生機騷動的環境中的秩序感，藉此暗喻在政治清明的環境下，庶民作息如常的政治理想。⁵¹這種運用季節天氣來展現生命力，進一步帶有某種理想性的作品，應該不僅止於初春融雪的題材。就雪景山水而言，根據陳韻如以《溪山暮雪》為例所作的研究(圖 22)，在一片雪白的山水景色中加入行走的旅人、禽鳥、以及濃密的樹林，使該畫不同於嚴寒寂寥的雪景畫作，而增添了一些生機。⁵²石守謙進一步認為，以雪圖為背景的行旅山水，在 11 世紀後期開始就因表達生命力在嚴寒逆境中堅忍不拔的畫意，而受到宮廷的支持。郭熙之子郭思(活動於 11 世紀末到 12 世紀初)在《林泉高致·畫記》敘述了郭熙為宋神宗作雪景山水而受到獎賞的事蹟：

郭熙可令畫玉帳屏，先子作一圖名曰朔風飄雪，其景大坡林木，長颿吹空，雲物紛亂而大片作雪飛揚于其間。時方旱，神宗一見大賞，以為神妙如動，

⁵⁰ 郭熙，〈畫格拾遺〉，收在郭思編，《林泉高致》，見《中國書畫全書》，冊 1，頁 502 下。

⁵¹ 見石守謙，〈山水之史——由畫家與觀眾互動角度考察中國山水畫至 13 世紀的發展〉，頁 427-432。

⁵² 見陳韻如，〈溪山暮雪圖解說〉，《大觀——北宋書畫特展》(台北：國立故宮博物院，2006)，頁 121-123。



圖 22 《溪山暮雪》，12 世紀前半，國立故宮博物院藏。

即于內帑取寶花金帶賜先子曰：為卿畫特奇故有是賜，他人無此例。⁵³

郭熙為宋神宗畫《朔風飄雪》山水，描繪森林間下大風雪的情景，當時宋神宗正苦於國內旱災，看到郭熙的畫作覺得「神妙如動」，因此大加讚賞，還特例賞賜。在雪景中加入林木或行旅活動，展現逆境中的生命力，或許應合了宋神宗的政治理想，進一步延續成為雪景山水的題材之一。⁵⁴

北宋的困境並未在宋神宗逝世之後有所好轉，12世紀初期北宋朝政每況愈下，最後從靖難之變導致北宋滅亡，一直到宋高宗在江南重建朝廷。在這段南北宋交替的歷史背景中，朱銳這類任職於畫院的專業畫家，或許就是在這種期待在逆境中尋求生機的創作脈絡下，以雪景行旅題材留名畫史，也增加了盤車圖運輸意涵的文化層次。貨車既被視為其中一種行旅活動，同時又因為運糧的功能而可視為有維護帝國或社會運作的象徵，很可能因此被朱銳運用在雪景山水的構圖中，表現即使人們在艱難的處境中仍運作不息的畫意。這些圖像上的意涵連結，很可能都是促成盤車圖與雪景山水相互作用的重要原因。

小結：盤車圖的發展脈絡與基本圖式

盤車圖從9世紀張彥遠《歷代名畫記》開始提及，即使沒有早期的畫績存世，但是藉著歐陽修、梅堯臣對盤車圖的題詠，可以推測盤車圖最晚在11世紀已有較具體的基本圖式。盤車圖主要表現的是牛隻等畜拉貨車在自然山野中行進運輸的情景，而不管從文獻記述或圖像描繪來看，盤車圖常是由兩輛以上的貨車分別行進，顯示盤車圖的運輸場景主要是以車隊的形式進行。從《閘口盤車圖》在水磨車附近配置貨車運輸場景來推測，這類貨車主要應是作為運送穀糧之用，將水磨加工處理過的糧秣運往其他所需的地區，透過糧食的後勤供給，維持家國疆域

⁵³ 郭思，〈畫記〉，收在《中國書畫全書》，冊1，頁503下。

⁵⁴ 關於石守謙對雪景山水中的生機表現和畫意的研究，參考石守謙，〈趙孟頫乙未自燕回：元初文人山水畫與金代士人文化〉（未刊稿）。

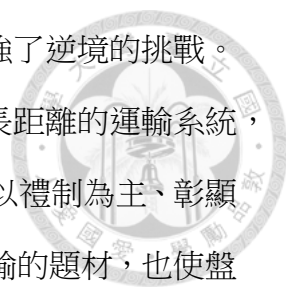
的穩定，這或許是盤車圖題材得以成立的原因之一。

盤車圖中貨車行進的場景通常配置在山道、坡岸、淺水，或者橋樑上，表現特別艱辛的運輸景象，也因為這些運輸活動大多設計在山野環境中，符合山水畫行旅題材的表現模式，因此不僅從文獻上可以推測，11 世紀的觀眾看到的盤車圖應該帶有山水畫的構圖背景，盤車圖運輸的場景應也是畫家在創作行旅山水時的構圖選擇。

另外，盤車圖中的貨車由兩頭以上的牛隻拉行，除了暗示車輿的沉重，應也反映出牛隻在傳統文化中力大卻溫馴，可以任重負遠的意涵。由於這類貨車是由畜力牽引，畫中便繪有趕車的人力，除了驅使牛隻前進之外，或許也負有引導貨車行進方向的工作。於是，在人、畜的通力合作下，盤車圖中的運糧貨車在帝國疆域的山野中緩緩前進，構成一幅如《江山秋色》的帝國遊賞山水，顯示農業帝國在壯麗的自然景緻中運作如常的理想景象。

由於中國北方疆域較仰賴陸運，表現特定地區的山水畫往往也會將貨車運輸的場景納入構圖，12 世紀初成書的《山水純全集》，就將盤車圖場景視為適合用於北方山水的構圖之一。另外，由於雪景在北宋晚期已有逆境中仍具生命力的意涵，而盤車圖中的貨車又有運糧的功能，可以聯想為針對寒冷的地方補給糧食的意味，因而牛車在雪景中運輸的情景，也成為 12 世紀的畫家如朱銳等擅於雪景行旅題材的畫家描繪的對象。雪景山水的引入，使後世繪製盤車圖時，除了延用前述的圖式之外，大多採用寒林雪景的山水作為背景，創作出如《溪山行旅圖》冊頁等作品。

從盤車圖在 13 世紀以前的發展歷程觀察，不難發現盤車圖中的運輸活動大多是在巧妙的山水構圖中艱困地進行。山道指引觀畫者欣賞的視線，橋樑則是表現畫家描繪建築技巧的一項重點，但這也是貨車前進較為艱難的路段，需要更多、更複雜的動作描繪，一方面考驗畫家設計構圖的功力，另一方面，運輸圖像中通力合作的景象，既是觀者對運輸活動的聯想印象，也可能暗示了在帝國疆域之內



團結合作，共同維持社會運作的意涵，而以雪景作為背景更增強了逆境的挑戰。宋代較以往更強調中央集權，使得人力和資源的調度更加依賴長距離的運輸系統，這或許就是促成盤車圖和行旅山水發展的時代因素之一。原先以禮制為主、彰顯貴族地位的車輿圖像，由於帝國運作上的需求，增加了糧貨運輸的題材，也使盤車圖中屬於實用功能的運輸車輿，成為可以入畫的圖像元素，進而建構不同於貴族象徵的文化意涵。由此也不難發現，運輸活動最晚從北宋開始，已經不只是現實功能上的理解，而是進一步成為某種具有積極性的運輸想像，使觀者能夠透過運輸場景，聯想到某些運輸活動帶來的美好成果。不論是蓬勃的商旅活動，或者是政治上的理想世界，運輸場景在這種聯想的脈絡下，逐漸帶有某種文化意義的詮釋。盤車圖就在這些條件之中，形成一項值得「入畫」的圖像傳統。



第二章 盤車圖在蒙元時代的新變

盤車圖的基本圖式大約在 12 世紀發展成熟，成為某一種具有特定格套的圖像傳統。然而，現存傳為宋代的盤車圖作品，往往在原有的格套之外，出現新的構圖組合，並有相互沿用的情形，讓盤車圖有不同以往的面貌，甚至形塑了近代對於盤車圖的理解。這種變化顯然是後世畫家以傳統格套為基礎而作的創新，釐清這些畫作的創新之處，並從中推測這些作品的創作時代，以及構圖變化的原因，有助於理解盤車圖這類運輸圖像演變的時代條件。

第一節 盤車圖中車體的圖繪結構

盤車圖基本上是畫家對於人造交通工具的描繪，畫史上不乏對樓台、屋木、舟車等人造物圖繪的記載，12 世紀以後，這類圖繪逐漸被統括到「界畫」的範疇。界畫原先是繪畫建築等人造物圖繪時，在技術面上的敘述。郭若虛在《圖畫見聞志》說明描繪屋木建築時「多用直尺，一就界畫」，⁵⁵用尺等輔助工具區隔描繪建築物斗拱等不同部分的構件。自南宋開始，界畫一詞漸漸成為人造物圖繪題材的統稱，近代學者除了爬梳界畫在繪畫史上的發展，也關注建築界畫在技術上的變化。陳韻如便曾比對元代王振鵬的界畫作品和宋代的建築圖繪，發現王振鵬以成組模式化的手法描繪建築的斗拱及出昂，不同於前代分別描繪完整的建築構件。另外，王振鵬還用畫中建築部同的方向立面，組合出繁複的建築空間，讓畫中的樓閣殿宇較前代炫目華麗。⁵⁶即使這類分析多聚焦於建築圖像，但仍值得作為分析盤車圖等交通工具圖繪的參考。

雖然現今已無確切的北宋盤車圖作品存世，但仍然可以藉由其他北宋畫作中的畜拉貨車，觀察北宋時期貨車圖像的結構。以《開口盤車圖》為例(圖 23)，畫

⁵⁵ 郭若虛，〈敘製作楷模〉，《圖畫見聞志》，收在《中國書畫全書》，冊 1，頁 467 下。

⁵⁶ 陳韻如，〈「界畫」在宋元時期的轉折：以王振鵬的界畫為例〉，頁 135-192。



圖 23 《閘口盤車圖》局部

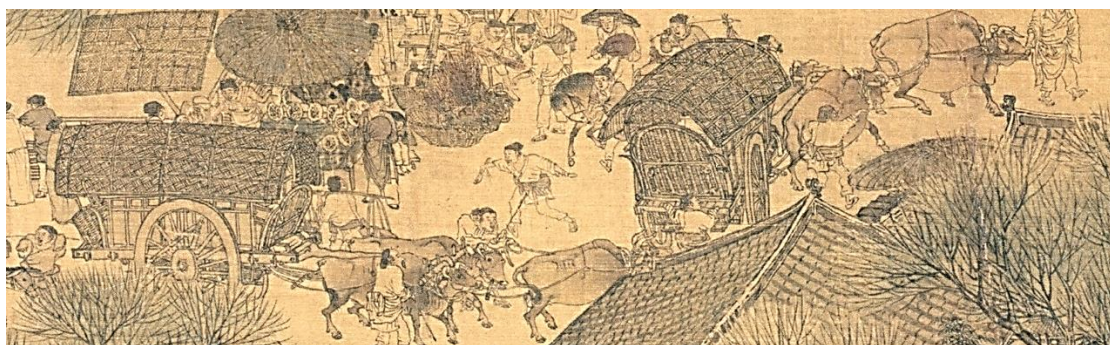


圖 24 張擇端，《清明上河圖》牛拉貨車局部。

中貨車頭端雖然是以木板排成的遮擋，似非可供開起的車門，但是在遮擋與車篷之間卻顯現部分車篷內部的空間，車篷下還掛有類似燈籠的物什，增加了貨車空間結構的繁複性。類似的狀況亦出現在張擇端《清明上河圖》中的貨車表現(圖 24)，畫中兩輛牛拉貨車都顯現了車體內部和外部的空間。這兩輛牛車一輛跟著另一輛在街道上行進，前方的車體以斜向的角度往右上方的街口前進，車體主要顯現在車尾的部分，觀者可看到車尾半開的車門，並透過開口看到車裡還坐著一位乘客。這種表現，一方面說明了這種以載運貨物為主的牛車也可以載客，另一方面也透漏了北宋畫家重視車體內外的空間結構。尾隨的牛車呈水平的行進方向，其車體頭尾分別半開的竹編車門，一方面展現可供下翻的車門結構，顯露了牛車的內部空間，並藉由車內箱物推擠，表現車門半開的形象，暗示了車體內外空間的結構組合。另外，無論是《閘口盤車圖》或《清明上河圖》，畫中牛車在輿底下方都畫有其他構件，例如《清明上河圖》在牛車輿底下方、兩輪之間還畫有其



圖 25 《雪溪行旅圖》，上海博物館藏。



圖 26 《雪溪行旅圖》簽款

他零件，牽引牛隻的繩索也是由輿底下方延伸而出；《閘口盤車圖》則是在車尾基座下方掛有成卷的竹蓆物什，除了搭配車篷上的竹篩、桌榻等工具，表現貨車運輸時的配備之外，還增加了車體下方的空間暗示，以描繪各種提點空間的方式，來展現貨車結構的立體感。從這兩件北宋的畫作來看，北宋的貨車圖像注重車體內外空間的表現，並透過配件來暗示車門或擋板與車篷之間、以及輿底下方與兩輪之間的空間。這種對內外空間的講究，與《清明上河圖》和《閘口盤車圖》中的建築圖繪不謀而合，透露了宋人對屋木、舟車等人造物圖繪的風格特色。

相較前述傳世的北宋畫作，上海博物館藏的《溪山行旅圖》和《雪溪行旅圖》(圖 25)兩件冊頁對盤車圖的描繪，則可作為傳世北宋貨車在車體結構上的對照和參考。《溪山行旅圖》的林木用上勾的筆法畫成枝桠(圖 19，見頁 38)，類似郭熙《早春圖》中的樹之末端分岔、如螃蟹鉗子的樣貌，即傳統所謂「蟹爪樹」的畫樹技法；中景山石的輪廓以較濕潤的筆墨線條勾勒，也與《早春圖》的山石輪廓相近，而山石的質面卻未如郭熙那般，使用多層的筆墨從岩石頂部往下皴染，營造出山石的立體視覺效果，卻改用暈染的方式呈現山石的質面，並用墨染的濃淡營造山石的明暗效果，再用較短的墨線勾勒山石凹凸不平的部分。這種描繪山石的風格較接近台北故宮藏的《岷山晴雪》立軸(圖 27)，運用郭熙描繪山石輪廓的筆法，但對山石的質面則採暈染的方式表現。這種對 11 世紀郭熙筆墨風格的轉用，又不同於 14 世紀如唐棣《雙浦歸漁》等李郭派畫家的作品那樣(圖 28)，重新以筆墨皴法來詮釋山石質面的表現，更異於 12 世紀南宋自李唐以降，著重如「斧劈皴」等較為方折的皴法筆墨來描繪山石的立體結構及質面，關於《岷山晴雪》的斷代問題，Susan Bush 曾藉風格序列的比較，推測應為 12 世紀中後期的金代畫作。⁵⁷由於文獻並未有朱銳學習郭熙風格的記載，因此《溪山行旅圖》與朱銳的關係，應該還需要進一步商榷。該冊頁的李郭風格，也不同於北京故宮所藏之《青山白雲圖》這類南宋李郭畫風的作品(圖 29)，後者對山石質面主要仍以

⁵⁷ Susan Bush, "Clearing After Snow in the Min Mountains and chin Landscape Painting", *Oriental Art*, vol. XI, no. 3(1965), pp. 163-172.



圖 27 《岷山晴雪》，國立故宮博物院藏。



翠峯卷簾負一
肩呼朋沙岸捕
魚桂太湖設遇
天隨子閃左詩
中第幾篇
丁亥仲夏月
浩題

至元文成歲冬十一月
唐棣畫

圖 28 唐棣，《霜浦歸漁》，1338 年，國立故宮博物院藏。



圖 29 《青山白雲圖》，北京故宮博物院藏。

筆墨線條皴染而成，因此推測該冊頁應屬於北方的畫作。即使尚無進一步的依據，確立《溪山行旅圖》的創作時代，藉由前述的筆墨表現風格來推測，該畫最晚應能視為 13 世紀中期以前帶有北方李郭畫風的作品。而上海博物館另一件《雪溪行旅圖》冊頁，則是描繪牛車車隊在平遠雪景中行進的景象。畫面左下角有簽款二字，第一字為「朱」，但第二字則不易辨識。《圖繪寶鑑》記載朱銳有一位弟弟朱森，⁵⁸但對照畫中簽款，第二字既不似「銳」字，也不合「森」字(圖 26，見頁 47)，因此簽款問題仍待解決。此畫比《溪山行旅圖》更注重山石、坡岸和石塊的輪廓刻劃，其年代應較朱銳款盤車圖冊頁稍晚。畫中牛車分別在坡岸邊的道路

⁵⁸ 夏文彥，《圖繪寶鑑》，卷 4，頁 54 下。

行走、過橋，以及涉水行進的場景均不脫盤車圖常用的圖式，顯示盤車圖在當時仍繼續延用過去的传统圖式。

從上述的畫面線索初步推測，這兩件盤車圖冊頁應該晚於《清明上河圖》的創作年代，若進一步觀察對照畫作中的車體結構組合，就可以發現這兩件作品與傳世的北宋牛車圖像有明顯的變化。北宋以各種構件銜接、組合來透露牛車內外結構的描繪方式，到了《溪山行旅圖》和《雪溪行旅圖》就逐漸轉為以描繪車體外部為主的結構體。原先配置在車體上的細部構件，則簡化成車體表面的圖案描繪。從《溪山行旅圖》開始，雖然牛車尾端的車篷與車門仍可見到弧形橫桿銜接，車門也放置有竹簍貨物，但牛車已無暗示車體內部結構的畫面線索，只用車體外部的車篷，以及車身兩側的擋板及車輪組合牛車大致的車體。而《雪溪行旅圖》在牛車的結構表現上則比《溪山行旅圖》更進一步的簡化，從前者的牛車可以看出，畫家是用不同方向的平面組合出車體的外觀，例如該畫左下方的牛車，側面和車尾用的是相同的平面樣式，車篷和車尾之間的結構關係由於補筆交待不清，暴露出車篷是以橫向的中空半圓柱造型畫成，而車篷尾端的視角也與車頭不連貫，造成車頭頂篷的前端像是硬生生被削去一般。其他類似結構視角不連貫的現象，也出現在中景正要下橋的牛車上，由於車體與車輪的角度差異過大，使得車尾有嚴重的左右傾斜感，不符合一般對於輿底起碼要接近於水平的認知，顯然畫家不太能夠掌握牛車下坡時，面向觀眾上翹的車尾底部結構。這種結構上的失誤，一方面可以視為畫家表現這類視角較低，車體又往深度遠景延伸時所遭遇的困境，另一方面也顯露出畫家對牛車整體的造型結構，已不如《清明上河圖》等北宋畫家那般嫻熟的理解。這說明畫家在描繪《雪溪行旅圖》時應該是取用以往的盤車圖，而非對牛車各種面向的結構有造形上的掌握。

《雪溪行旅圖》這種延用以往的牛車圖像，而對牛車實際構造不甚理解的現象，還顯現在對車體較為簡化的面向描繪。用不同方向的平面組合立體結構，不僅讓立體構造的描繪更加簡易，也更容易展現較一致的視角。平面的組合除了更

容易在平面上畫出構件裝飾外，還能依照需求描繪個別牛車的車體表現，例如畫中車篷半圓柱狀因補絹而交待不清的部分，可以在畫面右下的牛車看到處理的線索：車篷尾端原先應該是中空的半圓平面，改畫成車廂上方置物的空間，而車尾的車門則乾脆不畫，改畫一人坐在其中，旁邊車廂內部的平面樣式也與牛車側面相同。這種在組合平面上修改圖像的作法，與 14 世紀初王振鵬的界畫作品有異曲同工之妙，王振鵬運用不同的平面來組合界畫建築的立體結構和空間，而各個平面也有依需要而配置不同圖樣的彈性。⁵⁹

第二節 盤車圖中車體與車輪的關係表現

利用車體的結組方式，可以觀察出宋元之間貨車圖繪的變化，如果進一步對照早期貨車圖繪的車輿結構，還能發現不同時代的畫家對車輿結構的理解差異。即使牛車與其他人造物圖繪都被歸類在「界畫」的範疇，但貨車畢竟不同於屋木建築，而是運輸用的車輿工具。光是車體本身並不能完整交待貨車的造型，還需要車體兩側的車輪才能表現車輿的形象。車體和車輪的組合，是貨車等車輿圖繪的基本元素，藉由車體與車輪之間的結構關係來觀察車輿圖繪，也可以發現畫家對車輿結構觀念的理解。

繪畫作品不同於設計藍圖，難以從畫作中判斷畫家對當時的牛車造型是否有如實的描繪，例如同樣是北宋時期的貨車圖繪，《開口盤車圖》和《清明上河圖》中的牛車造型仍有細節上的不同——前者的車前開口被木板隔絕，後者的車體前端則是有一半圓形的車門，既不易確認到底何者比較「寫實」，或者接近當時真實的貨車造型，也沒有進一步的證據，說明兩者描繪的是真實但卻不同種類的貨車。唯一能確定的是畫家依畫作需要，將牛車作為圖繪母題，畫入構圖之中。近年學界對使用「再現」的觀點研究中國傳統繪畫已有相當的反思，⁶⁰而對於《開

⁵⁹ 陳韻如，〈「界畫」在宋元時期的轉折：以王振鵬的界畫為例〉，頁 153-157。

⁶⁰ 例如石守謙，〈對中國美術史研究中再現論述模式的省思〉，收於氏著，《從風格到畫意：反思

口盤車圖》和《清明上河圖》等以人造物圖繪為主的北宋畫作，更有學者提醒「寫實」的論述可能造成的研究困境。⁶¹因此，暫時跳脫「再現」或「寫實」的觀點，將焦點放在繪畫本身的表現，或許才能有助於理解畫家對作品的創作用意。

不過，即使不以「再現」的論述做「寫實」的推測，而只從畫面上觀察，這兩件北宋畫作中的貨車，在車輿結構上有比後代更精細的描繪，仍是觀者難以忽略的事實。雖然無從得知北宋等早期的貨車圖繪「寫實」與否，但若將畜拉貨車的圖繪置於車輿圖象的發展脈絡中，卻有助於理解當時貨車結構的表現。

觀察早期的車輿圖像的圖繪結構，可以發現這些車輿的車輪與輪軸接合處多在車體的輿底下方，顯示早期已有描繪車輿的畫家，意識到車輪輪軸與車輿本體的機械關係。從現今考古出土的成果觀察，早在東漢的車輿圖像便有這種現象，而且這種輪軸與車體的位置關係，甚至延續到《清明上河圖》的創作時代。目前出土的 1 世紀的陝西定邊郝灘一號墓室壁畫中的輶車(圖 30)，車輪的輪軸便明確畫在車體之下。而在出土的 176 年東漢墓出行壁畫中，即使輪軸與車輪外圍之間的輻條被省略不畫(圖 1，見頁 17)，但輪軸依然清楚被描繪在輿底下方。這種現象到 6 世紀晚期的徐顯秀墓和婁叡墓的墓室壁畫仍未改變，畫中牛車車輪與輪軸的接合就明確畫在輿底之下，輪軸凸出車輪部分還有華麗的車轂(圖 31、圖 32)。而從出土的唐代壁畫觀察，敦煌莫高窟第 326 號窟東壁南側下層初唐壁畫中的牛車(圖 33)，車輪輪軸部分也在車體之下。而 7 世紀晚期阿史那忠墓室壁畫中的牛車更在輿底的下方畫出輪軸(圖 34)。從車輿的基本構造來看，輪軸必須在輿底之下，車輿才有行進的功能。即使無法判定這些圖繪中的造型與當時真正的車輿多麼接近，但可以看出早期的車輿圖繪有注意到車體與車輪之間較合理的機械關係。若再對照北宋《閘口盤車圖》和《清明上河圖》中的牛車，其車輪與輪軸的扣合處也是畫在框圍輿底的軫木之下，暗示輪軸是在輿底下方。這顯示北宋時期在用

中國美術史》(台北：石頭出版，2010)，頁 35-51。

⁶¹ 陳韻如，〈「界畫」在宋元時期的轉折：以王振鵬的界畫為例〉，頁 135-143。陳韻如，〈緒論〉，《畫亦藝也：重估宋徽宗朝的繪畫活動》(國立台灣大學藝術史研究所博士論文，2009)，頁 1-19。



圖 30 陝西定邊郝灘一號墓室壁畫軛車，1 世紀。



圖 31 徐顯秀墓壁畫備車圖局部



圖 32 婁叡墓壁畫備車圖局部



圖 33 敦煌莫高窟第 326 號窟東壁南側下層壁畫〈女供養人與牛車〉

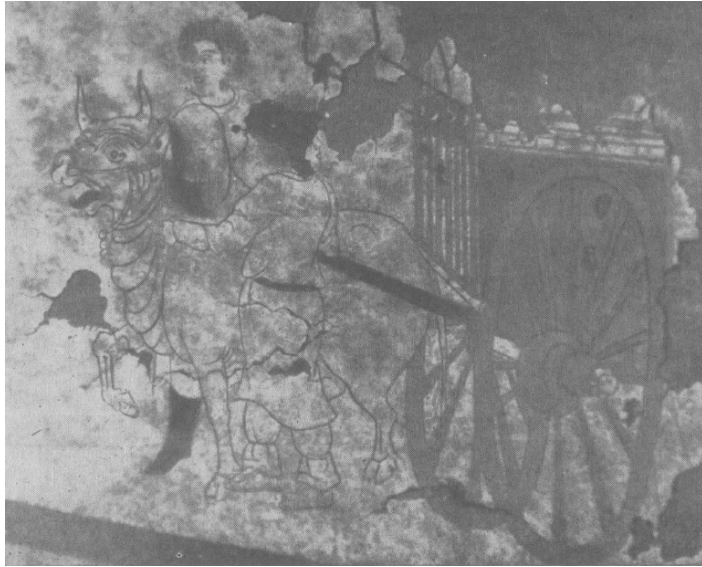


圖 34 阿史那忠墓室壁畫牛車，7 世紀前半。

構件暗示貨車內外的車體造型時，也注意到車輪輪軸與車體輿底在機械位置上的合理關係。即使北宋以前車輿圖像的輪軸並非全在車體下方，但是從上述的案例可以發現，這些墓葬等級較高，描繪技巧較好的畫作都有注意到這項合理表現。而傳世的北宋貨車圖像也是如此，這說明了北宋擅長界畫的專業畫家對這種機械構造的合理關係，應該有所考量和掌握。

若進一步觀察貨車圖繪中車輪與車體的關係，還可以發現北宋畫作中的貨車不僅注意輪軸與車體位置的合理性，也對車輪在車體的重心偏向也有著墨。由於輪軸的產生的槓桿作用，使二輪車輿在停車時會有前傾和後傾的情形，其方向則視車輿的用途而定。《閘口盤車圖》中的貨車車廂前端以木板隔離，其車門應該在車廂尾端，若就車門開啟的方向推測，貨車停車時應向後傾，以方便貨物裝卸，畫中貨車的尾端的確也畫有比前端多的物什，例如尾端下方類似卷蓆的工具，顯示尾端應是停車時車體下沉的方向。《清明上河圖》中的貨車車輪也有稍往前偏的傾向，且一車車體尾端的車門呈現半開，從貨車整體的構造來看，車體後方車門應該才是車廂主要的出入口。從貨車主要裝卸的車門方向不難推測，貨車靜止時應微向後傾，以便車門開啟及貨物裝卸，其車輪也因此應該在車廂稍前的位置，以達到車體後傾的效果。



圖 35 《江山秋色圖》局部：貨車結構

觀察早期車輿圖繪中車輪與車體的結構關係，可以發現這些圖繪大多顯示車輿最基礎的機械合理性，後期的貨車圖繪則較未注重車輪與車體之間的位置差異。從 12 世紀的《江山秋色》圖中的貨車運輸場景來看，其車輪已和軛木同高(圖 35)，顯示畫家很可能忽略輪軸與車體輿底間的合理位置。由於《江山秋色》高 56.6 公分，長 323.2 公分，屬於尺幅較大的「高頭大卷」山水畫，考慮貨車圖繪在此類長卷山水中多為小型的點景母題，畫家或許未對貨車的結構做太細緻的交待，但是從畫中兩輛過橋貨車的车輪，仍可看到車輪的位置稍偏車體前方的描繪，說明了畫家對車輪與車體之間的機械合理性仍有所著墨。

長卷山水中的貨車或許還有點景母題的畫面限制，冊頁形式的盤車圖則在細節上更顯示出貨車的圖繪結構與過去的差異。《溪山行旅圖》前景的貨車輪軸仍然在輿底之下，畫家直接用略為後傾的車體來表現貨車向後的重心，輪軸在車體的前後位置則顯得較為曖昧，顯示畫家無意用輪軸的位置來表現貨車的重心偏向。畫面左上方的貨車車輪位置更明顯地畫在車體偏後的位置，車輪與輪軸的接合處也幾乎和輿底同高，這種同一畫作中的兩輛貨車，在車輪與車體的結構位置上不一致的現象，可以推測畫家當時已不如過去那般注意貨車圖繪中，車輿基本機械構造的合理性。

《雪溪行旅圖》的作者比《溪山行旅圖》更加忽略這種輪軸位置的合理性。從《雪溪行旅圖》左下方的貨車可以看出，車輪在車廂偏後，即使不細究該車推拉的牛隻與車體的比例大小，該車後傾的情況也沒有其他構造上的暗示來支持，這種現象也出現在畫面右上方遠景的貨車，顯示畫家並不在意在圖繪上表現貨車

後傾的機械原理。此外，觀察畫中貨車輪軸與車體的高低位置，可以看出所有貨車的車輪都與軫木同高，這說明畫家並不注意輪軸必須在輿底下方的合理性描繪。

用車輿基本機械結構的合理性，比較前述的畫作中車輪與車體之間上下、前後的關係差異，可以發現後期的盤車圖較不重視機械結構的合理性。這種對合理結構的忽略應不是刻意為之，而是逐漸失去積極的意識。後期的畫家即使仍然可能將車輪的輪軸畫在軫木下方，但已不如北宋那般執著輪軸一定要在車體之下的圖繪表現。車輪的與車體的前後位置也有類似的情形，畫家可能畫出貨車車體後傾的的樣貌，卻未就車輿後傾隱含的重要機械原理，提供其他畫面上的線索。《溪山行旅圖》和《雪溪行旅圖》即使在同一件畫作裡的貨車，也出現車輪與車體的相對位置卻不盡一致的現象，這反映出畫家不再特別注意貨車合理機械結構。這種對忽略車輿合理結構的現象進一步發展，或許就是造成《雪溪行旅圖》下橋貨車的車輪與輿底的偏向差異過大的原因，畫家難以掌握車體與車輪之間的結構關係，因而畫出貨車輿底嚴重左傾的怪異表現。

在細節上比較貨車車體與輪軸的位置關係，或許比較容易流於畫作在品質上的高低講究，而不易將其作為時代差異的依據，但若將車體的結構變化配合車輪的配置一同考慮，便能夠察覺車輪對貨車有其結構表現的意義。以《聞口盤車圖》為例(圖 23，見頁 46)，由於車體是透過車廂的內外空間，以及車體下方的構件來顯示貨車的結構關係，而車輪作為貨車的基本構件，更能夠透過兩輪之間的錯覺距離，暗示貨車的立體結構，也因為要表現兩輪之間的空間關係，車輪的視角方向也較為平行一致。相較之下，《雪溪行旅圖》中的車體是由外部平面結組而成的結構來表現立體感(圖 25，見頁 47)，車體本身的立體視角較為一致，但是貨車車輪之間表現車底空間的錯覺距離、相對位置和視角方向，則不像《聞口盤車圖》那般協調，觀者不易從車輪之間的距離關係來理解車體的立體結構，車輪也因此失去暗示立體空間的積極意義。車輪是貨車等車輿圖像不可或缺的基本構件，而

車輪從北宋具有表現貨車立體結構的積極功能，到晚期因為車體結構的表現變化而逐漸失去這項功能，透露了貨車結構的時代變化。這種變化不只是畫作品質上的差異，還牽涉到不同時代對於貨車立體表現的理解，也因此能夠視為判定個別盤車圖作品創作時代的依據。

透過對貨車圖繪結構的觀察，可以得知貨車圖繪從北宋注重車體內外的展現、用兩側車輪之間的距離表現立體空間關係，並注意車體與車輪的合理位置，到後來逐漸演變成注重車體的外部描繪，運用外部的平面結組車體本身的立體結構，車輪作為提示立體空間的積極作用衰退，畫家也不再執著於車體與車輪相對位置的合理關係。這種現象可能還是與盤車圖重視整體運輸情境的構圖發展方向有關。早在 11 世紀歐陽修對盤車圖的題詠詩詞就能得知，盤車圖畫作的講究不僅止於貨車結構的精細刻劃，還包括整個運輸活動的情境配置，藉此表達盤車圖的運輸畫意。這也是盤車圖雖然屬於人造物圖繪，但深受山水畫影響的原因。即使朱銳在後世以盤車圖知名，不過畫史的主要評價仍著重於他在雪景山水「形容佈置，曲盡其妙」的表現。最晚可能作於 14 世紀的朱氏款冊頁，已經顯示畫家有嫻熟的平遠山水構圖能力，即使對貨車的結構掌握未如前代合理，畫中仍然表現了貨車車隊裡的车伏和牛隻正努力在雪中推拉，合作過橋的情景。由此觀之，盤車圖的發展應是承接早期對車輿結構的圖繪表現，再隨著貨車的基本圖式日趨成熟，並結合山水畫的構圖發展，逐漸轉向對情境構圖的注重，表現對盤車圖整體運輸情境的畫意。

第三節 兩本《盤車圖》立軸的新表現

運用界畫在宋元之間的轉變，以及車體與車輪間相對位置的差異，來審視貨車在圖像結構上的變化，不僅可以發現不同時代對盤車圖的講究，還能藉此重新審視現存盤車圖作品的創作時代。目前存世傳為宋畫的盤車圖立軸作品，大多將

創作時期定於南宋。但若用前述貨車結構表現的發展差異，重新觀察作品本身的形式內容，再對照南宋繪畫的時代風格，往往會發現，這些作品在筆墨的風格表現雖然能上溯宋代，但從空間、結構的表現上卻與宋代的講究有所不同，而接近較晚期的作品。

以貨車的結構表現，來觀察北京故宮藏傳為宋人的《盤車圖》立軸(以下簡稱北京本盤車圖軸)(圖 36)，可以發現其車體表現是以貨車的外觀為主(圖 37)，車尾車門緊閉，使人不易得知車內結構。而由空心半圓柱體畫出的車篷，結合運用車尾、側面兩個平面組合成接近立方體造型的車體，也是《雪溪行旅圖》車體平面組合的延續。然而，北京本盤車圖軸比《雪溪行旅圖》更加留意車篷與車體間的關係，在車尾的車門上半部畫上半圓形的木板，重新以車門形狀暗示貨車的拱形車廂，也增強了貨車外觀量體的整體感。這種以平面的接合來整合外觀量體的貨車結構，也讓平面中的細部描繪有了統合視角的依據，使得北京本盤車圖軸的貨車結構能有比《閘口盤車圖》和《清明上河圖》更一致的視角。這種運用外部平面的接合，來描繪人造物立體結構的作法，符合 14 世紀王振鵬以降的界畫結構觀點，意即運用平面組合成具有統合視角的立體結構，再對平面中作細部描繪，使人造物圖繪在結構上有更合乎視角的銜接。

再從車體與車輪的相對位置觀察，畫中貨車車輪與輪軸交接的位置在軫木偏下的位置，使得輪軸和輿底的相對位置顯得較為曖昧，車輪之間的由於沒有輪廓線表現軫木的下緣，因此不易得知該段軫木的造型。由此推測，相對於北宋如《閘口盤車圖》和《清明上河圖》中的貨車圖繪，北京本盤車圖軸的畫家較不注意表現車體與車輪之間的合理關係。這種位置上的曖昧，也出現在車輪與車體的前後關係中。畫中車輪的位置幾乎位於車體的正中央，不易從中看出貨車的重心是前是後。若從車篷前緣比後端更加延伸來看，貨車車體在停止時更可能前傾，而不符合過去貨車重心大多向後，以利貨物裝卸的講究。若再觀察畫中貨車兩側車輪之間的關係，不難發現貨車左側的車輪從車體整體的視角而言過於偏下，使車輪



圖 36 《盤車圖》立軸，北京故宮博物院藏。



圖 37 北京本《盤車圖》軸，貨車局部。

看來像是在車體下方，而非車體左側。這透露了畫家主要依靠車體本身的平面結構來建立貨車的立體結構，而貨車兩側的車輪則沒有明確提點立體結構的積極作用，顯示出異於宋代貨車圖繪的結構講究。藉著畫中這些車輪與車體關係的結構線索，可以發現北京本盤車圖軸並未有宋代貨車圖繪的結構表現，而更加接近後期發展的畫作。

從貨車的結構表現，已能推測北京本盤車圖軸應非宋代的作品，若再分析畫中背景的山水結構，更會發現該畫透露不少元人李郭山水的風格線索。北京本盤車圖軸採用中軸山水的構圖，用枯枝寒林作前景，枝葉向上延伸到中景中央的山石，遠景則有中軸巨碑式山體的樣貌，統攝了中遠景之間的空間佈局，這種構圖很容易讓人聯想到北宋郭熙講究如《早春圖》般「大山堂堂為眾山之主」的帝國山水。從細部來看，畫中山石以圓鈍、團塊狀，宛如雲朵的輪廓表現，以及山石質面有錯落的水墨線條，似乎接近郭熙「捲雲皴」一類的山水筆墨風格。這些作品上的線索，都指向作者應該有意識地承仿北宋郭熙一派的畫風，也是後人將該畫定為宋人作品的主因。但是，畫中用中景驛店空間作為主要場景的畫面構圖，已讓人聯想到元人山水常用的構圖方式。⁶²若更詳細去比較北京本盤車圖軸和郭

⁶² 有關趙孟頫《鵲華秋色》以及元代山水畫空間構圖的革命性發展，參考 Wen C. Fong et, al., *Images of Mind: Selections from the Edward L. Elliott and John B. Elliott Collections of Chinese Calligraphy and Painting at then Art Museum, Princeton University*, pp.20-73.

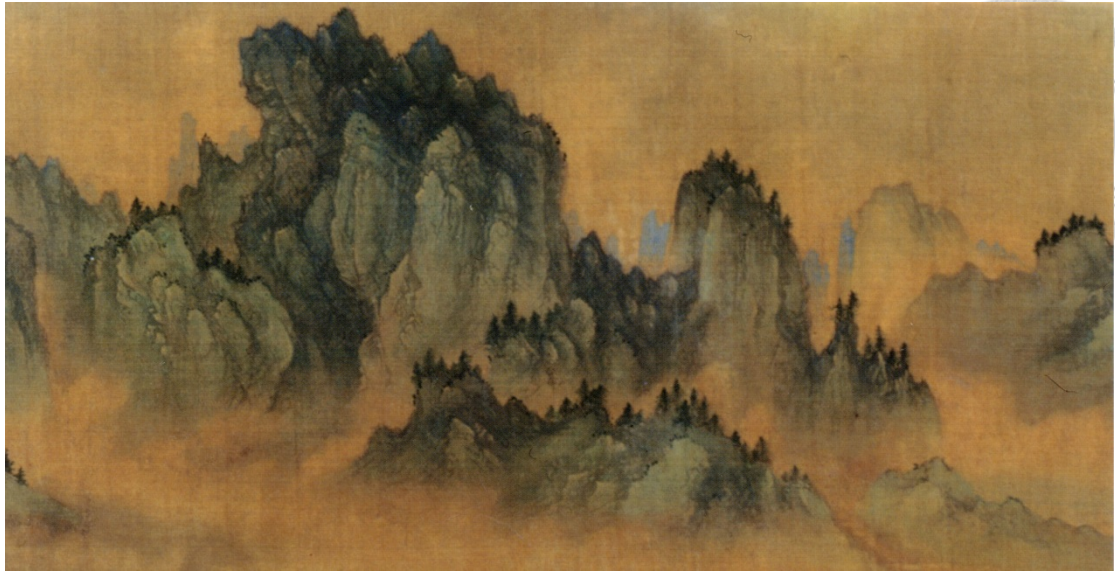


圖 38 商琦，《春山圖》局部，北京故宮博物院藏。

熙《早春圖》在圖像上的線索連結，細究畫中構圖的結構表現，就會發現北京本盤車圖軸對這類構圖表現的講究已和宋代大異其趣。最明顯之處在於北京本盤車圖軸遠景山體的山石結構輪廓比《早春圖》更加具體，且不同於《早春圖》遠景山體採 Z 字形向上延伸，表現畫面的深度空間，北京本盤車圖軸的遠山結構是中軸向外交疊延展，在意的是山體結構在平面畫面之間的平衡。顯然畫家注意山體結構在畫面上的均衡效果，超過提示空間深度的講究。這種觀點要到元代李郭畫派的作品才會出現，最接近的表現可從商琦《春山圖》得到印證(圖 38)。

此外，在畫面空間的布局上，北京本盤車圖軸捨棄《早春圖》用雲氣留白來暗示空間深度的表現，而用畫面下方兩側的路徑交會在中景客棧的構圖來勾勒主題的空間佈局，使得中景中央的山石不再具備景物交疊表現空間的功能，而轉為前景與中景之間的分隔遮蔽，這種空間的表現顯示畫家對畫面的空間佈局已有一種整體連貫的思考，不再需要像宋代的畫家那般需要透過各種景物和雲氣交疊來表現空間，這種對空間表現手法的突破，可用元代趙孟頫《鵲華秋色》中用平行長皴延伸向上，表現連續平面的做法作為代表(圖 39)，當畫中空間有了一致的地平線，畫家自不需要再苦心規劃山體交疊所營造的深度空間效果。綜合上述在畫面上的比較，北京本《盤車圖》雖然在構圖上承用北宋帝國山水的題材，但在空



圖 39 趙孟頫，《鵲華秋色圖》，1295 年，國立故宮博物院藏。

間和結構表現上卻更接近元人作品。

畫面構圖與北京本盤車圖軸相似的作品，還有現藏於 Museum of Fine Arts, Boston、舊傳朱銳的《盤車圖》立軸(以下簡稱 Boston 本圖軸)存世(圖 40)。由於 Boston 本圖軸中的朱銳名款無從查考真偽，學者改由畫中山石的皴法來斷代，藉著其短促、直刷的乾筆畫法比較接近 12 世紀初李唐(約 1076-1156)「小斧劈皴」的風格，將此畫定為南宋作品。⁶³然而，若對照傳世較確切的南宋畫作，仍能從 Boston 本圖軸發現一些結構上的差異。畫中以乾筆短皴來描繪巖石堅硬、陡峭的質面，這種被稱作「小斧劈皴」的皴法是李唐的典型風格。同樣是立軸作品，李唐「小斧劈皴」的原貌可見於台北故宮所藏之《萬壑松風圖》(圖 41)，並被南宋畫院的畫家沿用。⁶⁴Boston 本盤車圖軸的中景山石，以及遠景的山壁都是以這種皴法表現，但若對照其他較確切的南宋畫作，仍可以從相近的山石描繪看出風格上的差異。先從 Boston 本圖軸中景中央的山石比較，Boston 本該處的山石幾乎全用小斧劈皴描繪，表現出山石堅硬、銳利的質面，《萬壑松風》的山體質面也有類似的視覺效果。然而，若從山石的結構觀察，《萬壑松風》的山石是用依次交疊向後的手法，向遠景沿伸，表現畫面的深度錯覺，這是宋代山水畫常用的視覺表現。而 Boston 本的中央山石結構則是單一岩體從左下方往右上延伸，直到畫面右端轉折，彎向左上發展，最後在畫面中上處形成一個平緩下降的土坡，下

⁶³ 見吳同，〈南宋朱銳(傳)盤車圖軸〉，《波士頓博物館藏中國古畫精品圖錄：唐至元代》，頁 65-66。

⁶⁴ 有關李唐的皴法風格在南宋的發展，見許郭璜，〈南宋山水畫中的李唐風格〉，《宋代書畫冊頁名品特展》(台北：國立故宮博物院，1995)，頁 39-47。



圖 40 傅朱銳，《盤車圖軸》，Museum of Fine Arts, Boston 藏。



圖 41 李唐，《萬壑松風》，1124 年，國立故宮博物院藏。

方則緊接內凹陡峭的小懸崖，前方還交疊著另一塊岩石，這讓整體山石的空間表現更像是往前方凸出，而不是往遠景沿伸。這種山石向前凸出的結構表現，顯然不同於宋代山水畫依次後退、表現空間深度的做法。若用前凸的山石來對照，這種結構更接近唐棣(1287-1355)《仿郭熙秋山行旅圖》中的山石表現(圖 42)。這種對山石結構的刻意著墨，顯示畫者對山石塊體表現的注重，甚至超過山石對畫面空間深度的提示作用，使 Boston 本盤車圖中景中央的山石看起來有平面化的傾向，而沒有宋代山水對於空間立體感的講究。這種對於山石結構的處理方式，更接近元人對於山水空間布局的視覺表現。

類似的山石結構，也出現在 Boston 本畫面右上方的山壁描繪。畫家用小斧劈皴表達山壁暗面，並在上半部用墨線勾勒和明暗對比來表現亮面。這種以小斧劈皴描繪直聳岩體質面的方式，可以對照台北故宮藏的劉松年(約活動於 1175-1207 之後)《畫羅漢》立軸(圖 43)。畫中羅漢翹起左腳安坐在岩座上，背後便是用條狀結構表現的直立岩石。細較劉松年羅漢背後的岩石，以及 Boston 本圖軸遠景山壁之間的表現，後者除了以乾皴為主，未如《畫羅漢》那般乾皴與濕染交替，使皴染層次更豐富外，最大的不同還是在於山石結構的表現差異。劉松年《畫羅漢》中，山石立體結構的輪廓層次是從頂部向下描繪，並從中間向兩側逐層後退，營造出山石的立體深度。這種從頂部表現直聳岩石的立體輪廓，應是自五代以來山水畫發展中，以山頂的描繪來表現立體空間的「高遠」畫法傳統而來，從台北故宮藏范寬的《谿山行旅圖》可知，這種畫法最晚在 11 世紀初已經成熟，並被李唐以降的南宋畫院畫家沿用。相較之下，Boston 本圖軸中的山壁卻是由底部描繪立體的結構輪廓，由下往上層層前推，最後在山壁的中央上方用較多留白表現亮面，造成山壁向前凸起的效果。該處前凸的山壁共有三塊，依次從畫面右方往中軸排序。這種山壁結構明顯前凸，並分塊排序的表現，不同於南宋畫作中常見山體層層後退的描繪，反而在金代武元直(活動於 12 世紀後半)《赤壁圖》的中景山壁有類似的效果(圖 44)，這顯示 Boston 本盤車圖軸的結構觀，



圖 42 唐棣，《仿郭熙秋山行旅圖》局部，國立故宮博物院藏。



圖 43 劉松年，《畫羅漢》局部，國立故宮博物院藏。



圖 44 武元直，《赤壁圖》，12 世紀前半，國立故宮博物院藏。

可能受到金代以降北方山水的影響。

再將觀察的焦點轉移到畫中的貨車上，畫面前景涉水行進的貨車，主要是運用貨車外部的側面，以及車尾緊閉的車門來結組車體，並在車體上方加上半圓柱車頂的車篷，這種貨車結構已接近蒙元時期的表現。而貨車的輪軸與車體的軫木同高，顯示畫家並未特別留意輪軸與車體之間的合理表現。而車輪偏向車體後方，也有違貨車重心原應向後的結構。另外，畫中個別貨車在兩側車輪之間的關係也不一致，前景的貨車甚至未畫出另一側的車輪，其左上方中景的貨車由於是背對觀者往中景的驛店前進，因此觀者可以看到貨車車尾，但是其兩側車輪的角度卻偏向水平，而未依循車輪角度應與車體方向一致的原則，使觀者無法透過兩側的車輪來判斷貨車整體的立體關係。這些線索都指向 Boston 本盤車圖軸應該也不是宋代的畫作，而更可能屬於後期的作品。Boston 本盤車圖軸的前景畫有一輛正在渡水的貨車(圖 45)，後方跟有兩匹坐騎，這是該畫與北京本圖軸在前景構圖上明顯的差異。但是這段構圖卻和另一件《牛車渡水圖》的橫卷畫作雷同(圖 46)，兩者不僅都有一名車伕站在貨車車輪上，車後兩匹馬不僅相對位置和姿勢接近，連騎士的服裝也可以對照出相似之處。《牛車渡水圖》畫中最右方的車伕衣襟右掩，而騎士及畫面最右方車伕所戴的帽子，其前方帽簷均有沿著帽頂上翻的現象。這種帽簷上翻的形式類似於台北故宮藏忽必烈肖像中的帽子(圖 47)，而在劉貫道(1275-1300)《元世祖出獵圖》遠景正在趕路的駱駝商隊中，也可以看到類似的毛



圖 45 傅朱銳，《盤車圖軸》前景



圖 46 《牛車渡水圖》局部，私人藏。

帽(圖 48)。內蒙古赤峰市寧家營子在 1982 年出土的男性墓主及僕仕壁畫中的帽子也是相似的形式(圖 49)。從這些畫中人物的服裝線索，可以推測《牛車渡水圖》應屬於元人作品。

若對照 Boston 本圖軸前景與《牛車渡水圖》的人物服飾細節，可以發現兩者人物的相對位置雷同，Boston 本圖軸前景右方的騎馬人物所穿戴的毛帽，也可以對應到《牛車渡水圖》中景樹下明顯穿戴毛帽的騎士，但如果仔細比較這些人物，還是能夠發現這些圖像之間的差異。例如 Boston 本圖軸前景的人物和衣紋結構較《牛車渡水圖》鬆散，而且即使 Boston 本圖軸的人物有若干破損，但是從前景貨車右下方的騎馬人物，還是可以看到其衣紋細節明顯較《牛車渡水圖》簡略，也未見到如後者將帽子邊緣反摺來增加造型上的變化。由此可以推測，《牛



圖 47 《元世祖像》，國立故宮博物院藏。



圖 48 劉貫道，《元世祖出獵圖》局部，國立故宮博物院藏。



圖 49 內蒙古赤峰市寧家營子元墓壁畫

車渡水圖》的創作可能先於 Boston 本圖軸。

除了畫中人物的表現之外，貨車本身的圖繪結構也是判定《牛車渡水圖》與 Boston 本圖軸關係的線索。《牛車渡水圖》中的車輪偏向車體後方，顯示畫家亦未考慮車體後傾的合理機制；車輪與輪軸接合處也與車軫重疊，透露畫家無意表現輪軸應在輿底之下的圖繪結構；而貨車右側的車輪位置過於偏下，不符合車體本身的視角表現，顯示畫家主要是以車體本身的平面結組來表現貨車的立體結構，車輪之間的距離關係並非立體表現的重點。由這些線索可推測，元代畫家對貨車圖繪結構的理解已異於前代。從車體表現來看，《牛車渡水圖》畫面中央的貨車也明顯以車體外部的車尾和側面來作「面與面」的結構組合，不過車尾拱頂部分則延用類似《雪溪行旅圖》的作法，將車門改為上層拱頂車廂的開口，增加貨車車尾的細節表現。相對而言，Boston 本盤車圖軸車尾平面的部分只用木板來表現，就水平行進的貨車表現就顯得較為呆板，《牛車渡水圖》車尾向身後轉頭、望向車頭的犬隻，在 Boston 本圖軸裡也顯得模糊不清。另外，Boston 本圖軸的前景貨車左下角向下凸出車軫的支柱，使的原先作為支撐輿底軫木與車棚的支柱，在畫面上失去表現支撐結構的功能，另外，車頭端的支柱收尾也交代不清(圖 50)，也凸顯出畫家對貨車結構的陌生。相較之下，《牛車渡水圖》中的支柱收尾則與車軫切齊(圖 51)，顯示後者對貨車的結構表現有更密切的掌握。從這些畫面上的比較，可以推測 Boston 本圖軸的前景貨車的圖式，即使不是直接取用於《牛車渡水圖》，也應該是引用相近的圖式組合。

若以 Boston 本圖軸中的盤車圖式對照北京本圖軸的貨車組合，可以發現兩者與傳統的圖式略有不同，11、12 世紀的畫作如《闡口盤車圖》、《清明上河圖》，以及《江山秋色圖》中的貨車都只用牛隻拉車，但北京本以及 Boston 本圖軸中景的貨車則在牛隻前排另外加上騾驢。此外，北京本圖軸裡在驢隻前方有車伕前導、後方有狗尾隨的組合，也出現在 Boston 本圖軸中景接近驛店的貨車旁，而 Boston 本其他兩組貨車均無這種組合，顯示該組貨車應該是取用接近北京本圖軸

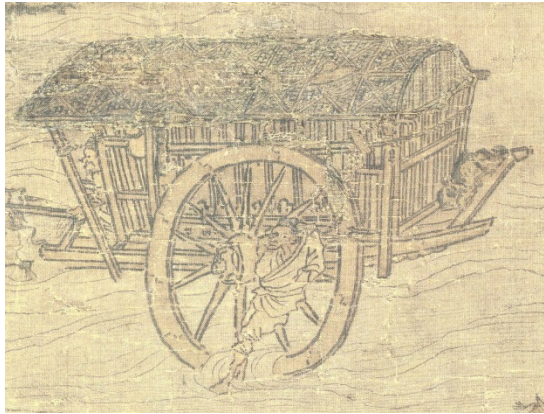


圖 50 傅朱銳，《盤車圖軸》前景貨車。

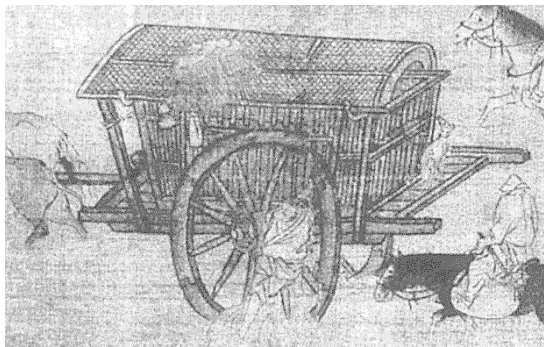


圖 51 《牛車渡水圖》局部

的圖式而來。

藉著 Boston 本盤車圖式組合的來源追溯，以及就相近的圖式進行結構分析，一方面可以更加確立該畫屬於元人的作品，另一方面也能發現盤車圖式在當時的彈性運用，將不同的圖式組合在一件畫作中，表現貨車行進狀態的不同樣貌。然而，從貨車細部的觀察也會發現，過度關注車體外觀面向的後果，往往容易造成畫家對貨車的結構更加難以掌握。觀察 Boston 本中景兩組貨車的車篷，雖然看似仍用中空半圓柱的造型構成，但是車篷表面的描繪卻未依循弧形平面的角度，而是用扁形平面的視角處理，致使原本應呈圓弧形的車篷產生三角篷頂的錯覺。另外，中景兩輛貨車的輪軸位置都與軫木重疊，其中上方貨車的輪軸位於車體中間，下方貨車的輪軸則偏車體後方，再次說明畫家並未表現貨車圖繪合理的機械結構。除此之外，畫中車輪的呈現角度也和車體互相扞格，例如前景貨車的視點與《牛車渡水圖》的貨車相當，卻未依《牛車渡水圖》畫出貨車的右輪，讓前景



貨車有右方懸空的錯覺。中景左方貨車的車輪更無法與車體方向配合，使貨車和車輪似乎各自分離，無法呈現一體的視覺效果。由此觀之，畫家可能更加注重盤車圖繪配合背景山水的整體構局，而較忽略各別圖式的細節內容。

由於盤車圖的發展幾乎可說與山水畫相輔相成，畫家除了要能描繪盤車圖式，還需運用巧思，來設計重視空間構局的山水背景，尤其是畫面較大的立軸作品，更需要畫家對畫面的背景空間加以組合，讓觀眾能夠一眼就感受到貨車在山水中行進的情境趣味。貨車的結構在宋代漸趨成熟之後，應已成為較常見的母題，觀者可能不再特別注重個別貨車的結構表現，而轉為關注貨車在整體構圖中的搭配巧思。或許在整體畫面的權衡之下，將其他畫作的盤車圖式因襲沿用，只在貨車表面畫上簑衣、繫繩等構件來提點貨車的造型樣貌，便成為畫家較為方便的選擇。

綜觀 Boston 本盤車圖軸在畫面上的風格線索，不僅畫中的貨車結構是宋代之後才有的表現，其貨車的圖式還沿用了另一件畫有元人服裝的盤車圖作品，而畫中的山石質面雖然使用宋代的皴法樣式，但是結構卻更接近 12 世紀之後在北方發展的山水風格。這些觀察都指向 Boston 本圖軸應該不是學者原先鑑定的南宋畫作，而是同北京本圖軸一樣，歸類為元人的作品。

第四節 驛店中的活動

雖然 Boston 本盤車圖軸和北京本圖軸各自有不同的筆墨風格，但是近代學者提及其中一件作品時，大都不約而同連結另外一件作品。主要原因是這兩件畫作的構圖有相近之處，兩者都是前景貨車等運輸工具往中景的驛店行進，且驛店內都有相似的人物活動。不管是 Boston 本或者北京本圖軸，畫中的中段都是由近景道路延伸連接的驛店組成。兩者的驛店均由三幢屋頂相連，其中兩幢屋頂並列於前方，右側屋頂前沿的屋簷均有一條長竿掛著旗幡，左側則都有一棵枯樹

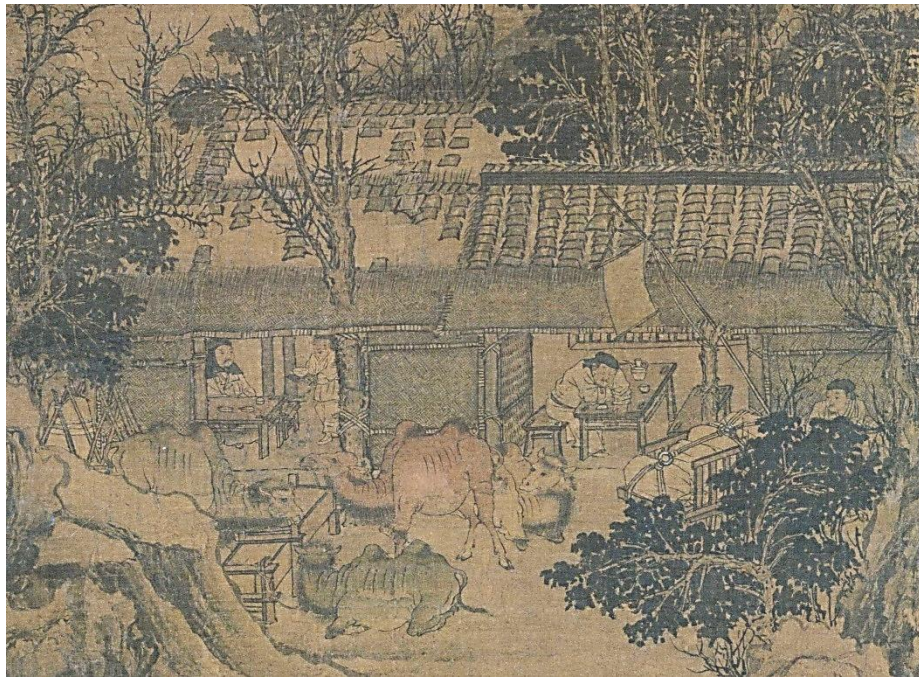


圖 52 北京本《盤車圖》軸，驛店

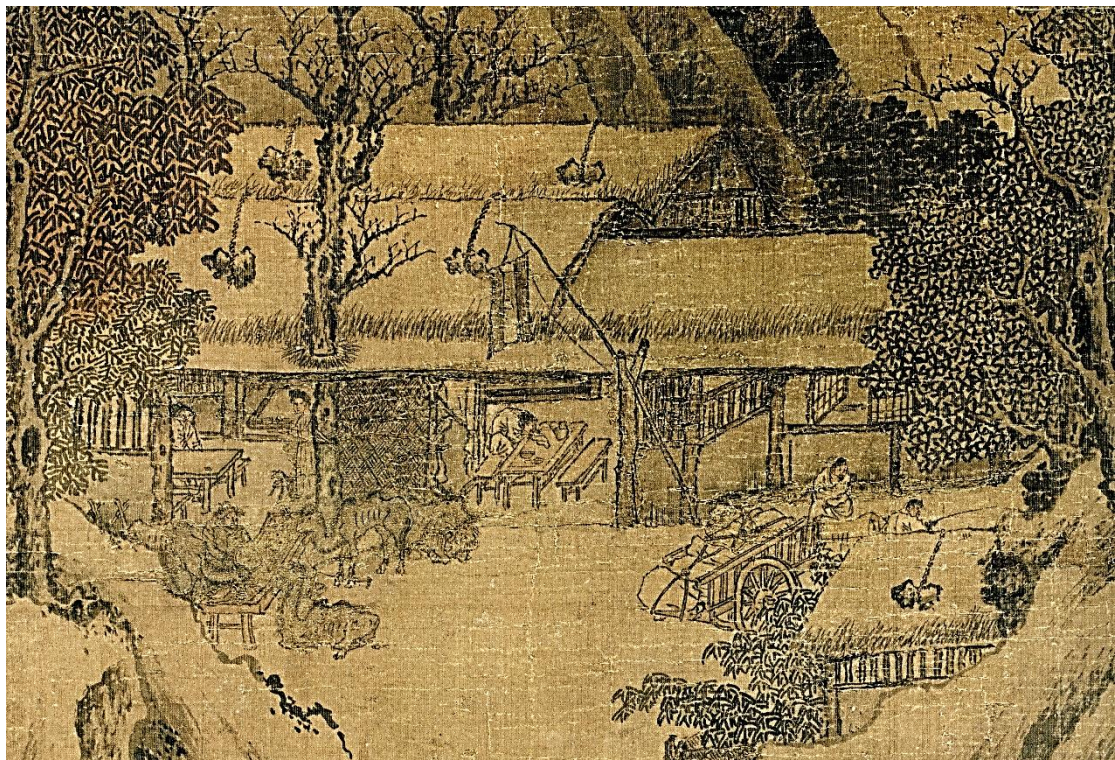


圖 53 傳朱銳，《盤車圖軸》驛店

穿過屋頂延伸的前簷，而第三幢屋頂都在左側屋頂的後方。這些幾乎一致的驛店圖式，是促使這兩件畫作一直被學者相互比較的重要原因。而畫中貨車運輸的畫面比例較其他行旅山水為大，以及驛店場景被放在畫面較中央的位置，也是吳同等近代學者認為「盤車圖」不同於一般行旅山水畫的作品依據。

光是對照兩件畫作中相近的驛店組合，已讓人無法忽視兩者的連結，若再細較兩者驛店中的人物活動和場景，便更能確立兩者的承仿關係。北京本圖軸的驛店右側屋頂下的店面中，有一名穿戴漢式服裝的人物下身坐在長凳上，上半身卻趴伏在桌案，桌上的酒壺、杯、碗暗示這位人士在驛店中喝醉(圖 52)。這段場景也在 Boston 本軸中的驛店出現，只是對人物及桌椅的表現較為簡略(圖 53)，北京本裡桌腳與桌面，以及凳腳與凳面榫卯銜接的細節，都不見於 Boston 本的桌、凳表現中。除此之外，兩者驛店的左方都有三隻正在休息和進食的駱駝，但是北京本駱駝的軀幹結構的表現明顯比 Boston 本駱駝合理，例如同樣是在木槽右上方進食的駱駝，在 Boston 本中幾乎失去了腹部表現，同樣的相對位置，北京本的駱駝就沒有這種情形，另外 Boston 本的駱駝還有頸部過長且向上伸直的現象，而北京本則較接近駱駝頸部彎曲的合理表現。從這些線索推測，北京本圖軸的畫家，應該對畫中動物及人造物的圖繪結構有較合理的掌握，而 Boston 本對這些母題的結構表現則較鬆散，畫家很可能是從北京本的圖像承用而來。

對照兩件畫作中的驛店場景，不僅能釐清兩者的連結關係，若將畫中驛店的場景放入盤車圖的發展脈絡來思考，或許還能進一步發掘這兩件作品的時代意義。觀察畫中貨車和山石的圖繪結構，這兩件盤車圖立軸都屬於元人的作品，而驛店出現在這兩件作品中，並成為顯眼的場景，可能就是值得注意的現象。驛店在以往的山畫中並不少見，例如現藏於 The Nelson-Atkins Museum of Art 傳李成《晴巒蕭寺圖》，畫中前景便有人物坐在半開放的房屋空間中休息(圖 54)，台北故宮藏傳關仝《關山行旅圖》前景左方也有人物在半開放的房屋裡歇息的畫面(圖 55)。然而，這些宋代畫作中的驛店場景，大多描繪行旅人物休息的景象，將重點擺在

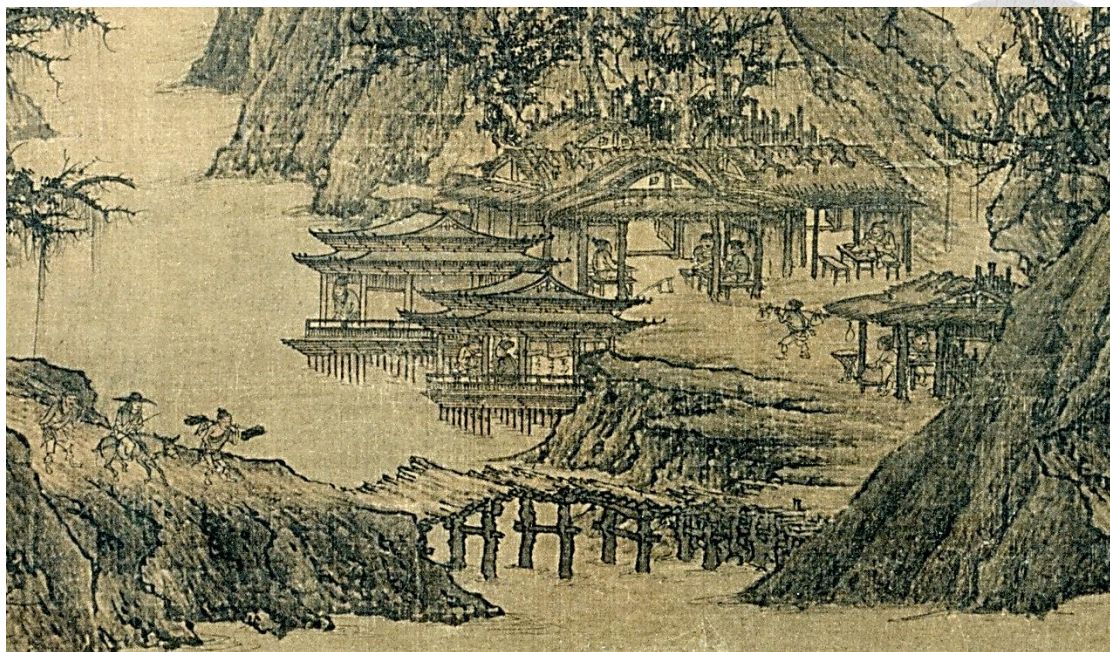


圖 54 傳李成，《晴巒蕭寺圖》局部，The Nelson-Atkins Museum of Art 藏。



圖 55 傳關仝，《關山行旅圖》局部，國立故宮博物院藏。

「人物旅行」的要旨，最多在驛店旁加入人物挑擔和騎乘驢騾的描繪。相較之下，北京本和 Boston 本盤車圖對驛店場景人物的刻畫，多了一些運輸活動的相關母題，例如前述休息的駱駝，以及在沒有棚的車上捆好貨物，準備出發等情節。由此看來，驛店中的運輸活動，顯然是這兩件元代畫作中值得注意的元素。

為了維持境內訊息和物資的流通，中國具系統性的驛傳制度早在秦、漢時期就已建立，並且持續發展。13 世紀隨著大蒙古國的擴張，蒙古人也在廣大的帝國疆域內設置驛站，為往來驛路的人士提供交通工具(主要是馬匹)和食宿。蒙古人稱這些驛店為「站赤」，這也是「驛站」一詞中「站」字的由來。由於大蒙古國以及後來分立的各大汗國幅員廣大，站赤系統連結了諸汗國之間及境內的交通，確保官員運輸及往來通暢。學者從《馬可波羅遊記》得知馬可·波羅(Marco Polo, 1254-1324)團隊能順利往來於蒙古各汗國，也是得力於汗國當權者授予他們使用站赤的特權。元朝一如其他蒙古汗國，在境內各地都依賴站赤來傳遞訊息、接待往來官員，以及運輸物資。站赤的運作和維持則由官員指定人戶支援，這些被指定的戶口稱為「站戶」。就當時蒙古人以職業訂戶口的原則，站戶不必負擔其他稅賦和勞役，而只專注於提供驛站的食宿服務，並且供應驛馬。這種規畫一反中國傳統驛遞制度的做法，過去的驛遞系統雖會動用民間差役，但是維持驛遞的費用多由官府財政負擔，而不會直接由民戶支應，例如宋代的館驛和遞鋪都是由地方官員派發軍伕和差役維持，館驛的食宿和車馬也是由官府的稅收支應。⁶⁵驛站的業務主要也是由站戶維持，史料對揀選站戶的說明如下：

選擇堪以當站好人，不問親軀，每戶止取二丁，同來人家屬，起移前來。

於指定立站去處，安置住坐。⁶⁶

官府從站戶中挑選人丁，攜同家人前往驛站就住當值。蒙元帝國透過遍布疆域的站赤系統，一方面讓官府郵傳、遞運和官員能在帝國疆域內互通往來，也間接使

⁶⁵ 有關宋代的驛傳制度和館驛情況，參考趙效宣，《宋代驛站制度》(台北：聯經出版，1983)，頁 229-284；曹家齊，〈館驛建置狀況〉，《宋代交通管理制度研究》(開封：河南大學出版社，2002)，頁 11-21。

⁶⁶ 《永樂大典》，卷 19416。收於《史料四編·站赤·附驛站》(台北：廣文書局，1972)，頁 20。

得交通運輸較前代發達與熱絡。⁶⁷

要能在廣大的疆域中進行交通運輸，驛店顯然是中途重要的休息處所，這或許可以理解北京本和 Boston 本盤車圖軸裡，駝獸在驛店前休息、餵食，以及貨車準備出發的場景意涵。北京本軸中的驛店左方有一僕童，在為一名端坐桌前的文士侍飲，而在同樣的相對位置，Boston 本圖軸則是一位女子端著托盤準備上菜，腳邊跟著一隻狗。觀察其他宋代繪畫的驛店、客店，少有女子、兒童直接服務客人的情節，即使是《關山行旅圖》中的女子，也是埋頭在灶前烹調，並未與棧中歇息的客人互動。這應是北京本和 Boston 本圖軸的驛店另一特出之處，兒童、女子在店中直接服務驛店客人的畫面，以及女子腳邊的犬隻暗示著居所意味。誠然，兩件畫作都沒有其他依據來說明兩位僕侍與驛店的關係，他們也可能是客人的家僕，但是對驛店的休息和運輸活動的描繪，可能是這兩件元代盤車圖對蒙元驛店形象的表現。

蒙元運輸與盤車圖立軸中驛店畫意的關聯性，或許還能從畫作的風格來推想。北京本盤車圖軸遠景主山採中軸構圖，搭配枯樹寒林，以及用較為濕潤的筆墨描繪山石輪廓，明顯呈現了李郭畫風在元代的樣貌。自 11 世紀後期開始，李郭風格就帶有某種政治意涵，例如郭熙《早春圖》這類以中軸山體支配、氣勢宏大、秩序井然又充滿騷動生機的山水構圖，主要就是表達理想帝國的山水景像。李郭風格的政治意涵在元代依然存在，並受到權宦的支持，也是唐棣、朱德潤等畫家以此入仕的策略。⁶⁸北京本盤車圖軸裡的枯枝寒林暗示畫中的天氣寒冷，而驛店中休息的人物一位在接受小童侍奉，另一位像是喝醉酒在桌上打盹，驛店前的駱駝不是在吃飼料，就是在休息，驛店右方則像是休息已畢的車伕準備出發的樣子，這樣的場景顯示驛店在寒冷的天氣中依然有很好的運作，行旅可在驛店獲得充分的休息，而前景趕路的貨車與手推車則正往這座運作良好驛店前進。Boston 本即

⁶⁷ 有關蒙元時期的驛傳制度研究，主要參考党寶海，《蒙元驛站交通研究》（北京：崑崙出版社，2006）。

⁶⁸ 有關李郭風格的政治意涵以及其在元代初、中期的流行，參考石守謙，〈有關唐棣及元代李郭風格發展之若干問題〉，收在氏著，《風格與世變：中國繪畫史論集》（台北：允晨文化，1996），頁 147-166。

使「斧劈皴」筆墨畫成的山石較為接近李唐或者南宋晚期馬遠、夏圭一派的風格，但也以大抵相同的驛店場景作為中景構圖。這樣的構圖組合，似在表現理想的運輸情境，應也符合蒙元時人對運輸活動的理想期待。藉由盤車圖來表達對蒙元運輸活動的理想憧憬，元代士人虞集(1272-1348)在盤車圖的題詩中表露無遺：

大車犍犍牛駕輓，西望太行雪千尺。
往時飛挽實長安，百兩仰關過阡陌。
亂流十里九屈曲，水濺車箱沙沒轂。
前和後應日云暮，王事有程車下宿。
旂旒央央昔臨洛，東南會期出方嶽。
侯伯有位賦有差，載幣瞻迎來若若。
君不見，
海艘百萬乘天風，京坻連雲多腐紅。
天子視朝大明宮，千乘萬騎來何雄。⁶⁹

顯然在虞集眼中，盤車圖已經是透過運輸圖像所表現的積極畫意，進一步衍生出對於蒙元帝國霸業昌隆的憧憬期待。而詩中「王事有程車下宿」的句子，也透露了驛店作為運輸中途的休息處，已經成為構成運輸理想的元素之一。

透過對北京本和 Boston 本盤車圖的畫面追索，觀察畫中盤車的圖繪結構，得知這兩件畫作並未如宋代那般注意車輿構造的合理性，而畫中山水也顯示出元代特有的風格結構，再對照其他構圖相似、服裝可對照為元人的作品，確立 Boston 本承仿《牛車渡水圖》的關係，可以將這兩件原訂為宋人的盤車圖立軸，重新推斷為元人的畫作。確立兩件畫作的大致時代之後，再進一步探討畫中驛店活動的場景，對應蒙元驛傳運輸的相關研究，便能推測盤車圖在元代多了驛店場景和吏員監督等圖式加持，表現了蒙元對運輸活動的重視和期待。在宋代成型的盤車圖，並未因非漢族的統治而走向沒落，而是和蒙元時代的需求和趣味接軌，展現了游

⁶⁹ 虞集，〈盤車圖〉，收在《道園學古錄》(四部叢刊本，上海：上海商務，1936)，卷 28，頁 250 下。

牧汗國運輸圖像的新貌。



第五節 從製糧到運糧：元代「水磨盤車」題材重點的轉移

從北京本和 Boston 本的盤車圖立軸，可以看到元人用驛店活動結合貨車運輸，展現盤車圖的新風貌。另一方面，宋代如《閘口盤車圖》組合水磨坊和貨車運輸的構圖創作並未因此消失，而是繼續在蒙元帝國中延續，並發展出不同於宋代的重點表現。

學者討論現存元代結合水磨坊與貨車構圖的畫作時，大多就《閘口盤車圖》進行比較(圖 7，見頁 22)，並將焦點放在水磨車的機械結構。例如李約瑟、高居翰，以及劉和平均曾討論過遼寧博物館藏元代《山溪水磨圖》(圖 56)，並以畫中的水磨機械結構與真實不符，認為元代畫家已無法像《閘口盤車圖》那般掌握水磨機械的合理結構，高居翰因此認為這是中國繪畫逐漸「衰敗」的原因之一。⁷⁰

《山溪水磨圖》將水磨圖的運作場景結合貨車涉水運輸的構圖，很容易讓人聯想到《閘口盤車圖》，並認為前者是承襲後者題材的作品。除了水磨車的機械結構之外，貨車的結構也是可以比較的依據。《山溪水磨圖》中的貨車可以看到畫家試圖表現宋代的貨車結構，例如畫出車篷與車廂間的空間、車廂外部用不同的構件組合出的車體，以及車體尾部放置的貨物等，這些表現都可以對應到《閘口盤車圖》的貨車結構，證明《山溪水磨圖》應該是承襲《閘口盤車圖》題材和構圖的作品。誠然，一如學者批評《山溪水磨圖》中的水磨車結構並不合理，畫中的貨車結構也有不合理之處，例如畫面下半最左方的貨車車頭的支架未及於車篷，導致車篷前端懸空的現象，以及畫中輪軸與車體的上下位置關係也不甚明朗，貨車兩側的車輪角度也不一致。這些結構上的「瑕疵」也呼應了過去學者對《山

⁷⁰ 關於《山溪水磨圖》的斷代以及該畫作與《閘口盤車圖》的關係，參考 Liu, Heping, "The Water Mill" and Northern Song Imperial Patronage of Art, Commerce, and Science", pp.579-580. Joseph Needham, *Science and Civilisation in China* (Cambridge: University Press, 1965), Vol. 4, Part 2. Mechanical Engineering, fig.627b. James Cahill, *The Painter's Practice: How Artists Lived and Worked in Traditional China* (New York: Columbia University Press, 1994), pp.117-118.



圖 56 《山溪水磨圖》，14 世紀，遼寧博物館藏。

溪水磨圖》的批評。

然而，若只以機械結構合理與否來說明《山溪水磨圖》不如《閘口盤車圖》，可能忽略了《山溪水磨圖》表現的旨趣。雖然《山溪水磨圖》的貨車結構不如《閘口盤車圖》合理，但是就視覺的誇張度而言，前者的貨車卻比後者有更多複雜的結構表現。例如同樣是以背對觀者的角度，《山溪水磨圖》畫面右方第二輛貨車車尾以不同平面累加的構件，讓這輛貨車車尾有著比《清明上河圖》和《閘口盤車圖》更複雜的結構，而最右方的貨車尾部，也有複雜疊加的構造。雖然兩輛貨車的車尾結構並不一致，但是都表現出某種誇張、累加的結構感。這種對貨車結構的特別表現，或許說明了元代畫家對宋代結構的新詮釋。用誇張的手法，來表現宋代貨車表現內外車廂和車尾構件組合的效果，這種作法與王振鵬《龍池競渡》以降的建築界畫手法有異曲同工之妙，即運用層層疊加、累進的屋宇來誇大樓觀的宏偉。⁷¹這或許就是蒙元畫家在取用如《閘口盤車圖》中的貨車圖繪時，針對宋代貨車結構的理解給予誇張的詮釋。《山溪水磨圖》用較為誇張的手法表現宋代人造物圖繪的方式，還出現在水磨坊的場景描繪中。畫中水磨坊面向觀者的部份幾乎是開放性的，讓人可以看到水磨坊內部的工作場景，相較而言，《閘口盤車圖》水磨坊則有較多的遮蔽。宋代建築、貨車等圖繪運用半掩映的遮蔽來表現內外空間結構的手法，在《山溪水磨圖》的畫家手裡變為展示性較強的誇張表現。由此可知，即使《山溪水磨圖》對貨車結構的描繪並不如《閘口盤車圖》那般「合理」，但是畫家的確注意到宋代貨車表現車體內外的結構趣味，並用平面疊加的手法來詮釋宋代貨車的結構，展示元代對宋代貨車的理解。

用平面疊加的方式將貨車的結構複雜化，讓《山溪水磨圖》的貨車有更多的平面分割，為了區別這種誇張結構的不同平面，畫中的貨車較宋代有更多的質面表現，例如前景最左方的貨車光是車體的側面就有三種質面表現。對照之下，《閘口盤車圖》(圖 23，見頁 46)和《清明上河圖》中的貨車(圖 24，見頁 46)的車體

⁷¹ 陳韻如，〈「界畫」在宋元時期的轉折：以王振鵬的界畫為例〉，頁 153-157。

側面則以線描畫出木條與木板的表面結構，形式較為單純。這種質面的組合表現，或許也是元人表現立體結構的方式之一。藉由不同的表面紋飾來顯示多樣的材質組合，顯示了蒙元不同於宋代的立體結構表現。

《閘口盤車圖》用水磨坊、貨車、酒肆作為構圖的組合，暗示了穀糧的產製、運輸、釀酒是畫作的主题畫意。《山溪水磨圖》承襲《閘口盤車圖》的題材，卻只取水磨坊和貨車來做前景和中景的構圖，或許是值得注意的選擇。水磨坊是磨製穀糧的處所，而貨車則是運輸穀糧的交通工具。將水磨坊和貨車作為主要的構圖組合，說明穀糧的磨製和運輸應該是這件畫作的主题；而捨去酒肆的構圖，顯示釀酒並非畫家認為需要表現的重點。另外，《山溪水磨圖》畫中前景描繪車夫們合力引導牛隻和貨車涉水的情境細節，也較《閘口盤車圖》的貨車部分更加豐富和細緻。即使考慮《山溪水磨圖》屬於立軸，構圖設計自不同於《閘口盤車圖》的橫卷，但同樣用貨車涉水作為前景的 Boston 本盤車圖立軸(圖 45，見頁 70)，對於涉水活動細節的描繪也未如《山溪水磨圖》那般豐富。從這項觀察來看《山溪水磨圖》畫家如何取舍以往相關題材的構圖，貨車活動的構圖相較於水磨坊，已經比過去凸出。水磨坊製糧的工作場景在《閘口盤車圖》是最主要的構圖，貨車運糧則較為次要、邊緣，表現製糧之後的運糧程序；《山溪水磨圖》的貨車場景則比《閘口盤車圖》豐富，涉水活動的構圖也更完整，顯示在水磨貨車這類糧食產製與運輸相對應的繪畫題材中，運輸場景在畫家眼中已比過去重要。誠然，單就貨車運輸場景變得吃重，並無法推論在《閘口盤車圖》之後，水磨坊製糧所受到的關注已經轉移到貨車運糧的重要性上，但是若就構圖的發展觀察，水磨坊的場景在北宋晚期之後逐漸簡化，⁷²而貨車運輸的場景卻出現更多的細節面貌，或許說明了貨車等運輸情景的構圖在 12 世紀之後有比水磨坊的場景更多的發展。這種更加豐富的場景細節描繪，或許就跟北宋以來盤車圖的圖式發展有關。

除了《閘口盤車圖》和《山溪水磨圖》，現存宋元時期以建築物 and 貨車作為

⁷² Liu, Heping, "The Water Mill' and Northern Song Imperial Patronage of Art, Commerce, and Science," p.586.

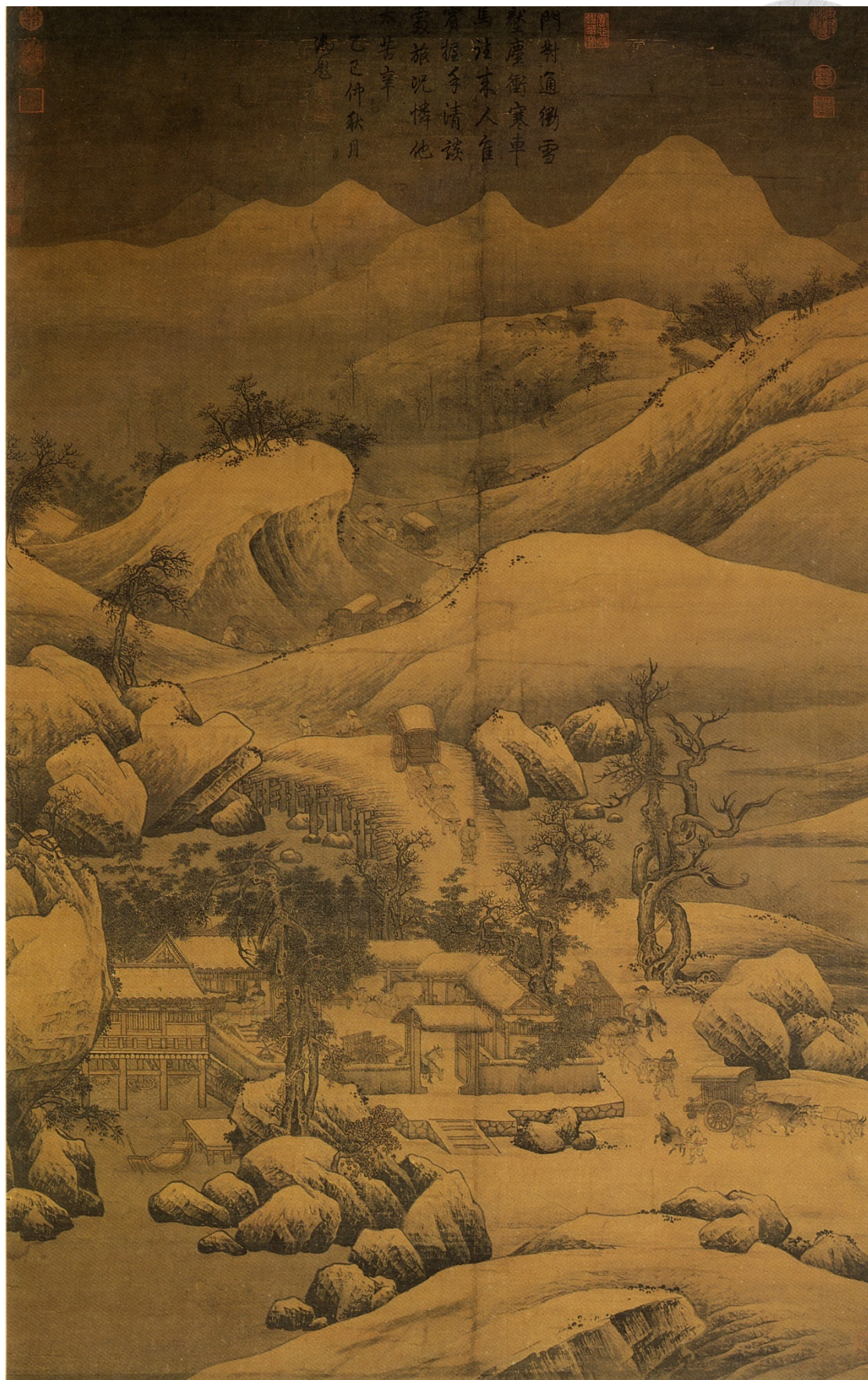


圖 57 《雪嶺牛車圖》，國立故宮博物院藏。

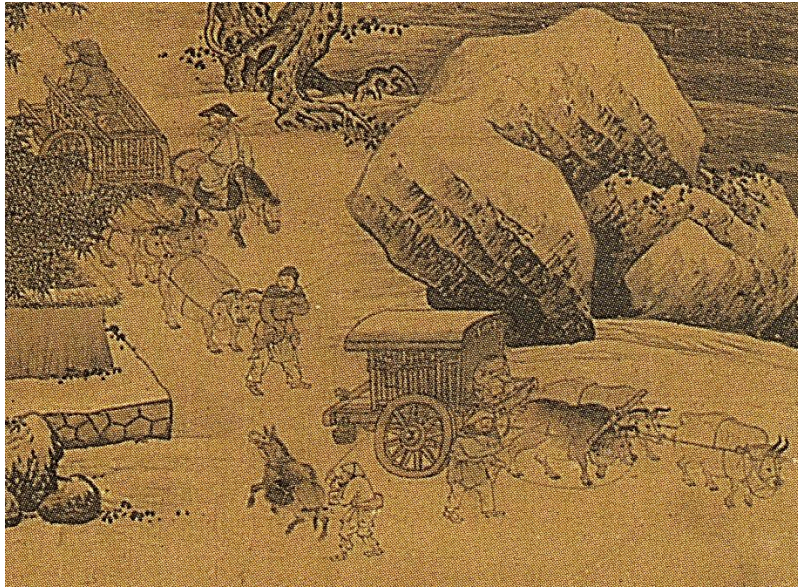


圖 58 《雪棧牛車圖》局部



圖 59 《元成宗像》栗子帽，國立故宮博物院藏。

構圖組合的立軸畫作，還有一件藏於台北故宮、作品標名為宋人《雪棧牛車圖》的立軸(圖 57)。畫中主要描繪貨車在雪中運糧的景像。由於畫中坡石多用「小斧劈皴」來表現雪中山石的質面，因而在《石渠寶笈續編養心殿著錄》被訂為宋畫，認為是南宋承習李唐風格的作品。⁷³但仔細觀察斧劈皴的表現，就會注意到畫中成列的短皴採平行組合，與《萬壑松風》用不同角度的皴線交疊出山石立體結構的作法大不相同(圖 41，見頁 66)，也不是其他南宋承用李唐皴法風格的作品表現，而更像對「小斧劈皴」做筆墨形式上的理解。捨去宋代用皴法表達山石立體結構的講究，直接畫在山石的表面，藉以表現堅硬銳利的質面，這種情況不太可能在承襲李唐風格為主流的南宋發生，而更像是在南宋滅亡後，元人擷取「斧劈皴」的筆墨形相，用於畫中山石的質面視覺效果。

筆墨從表現真實物像轉為只求表面質面效果的「形式化」過程，或許還不足以說明《雪棧牛車圖》屬於元代作品，但畫中行旅人物所著的服裝，卻恰恰是蒙元時代的特有穿著。畫面右下方趕牛拉車的行走人物頭戴的帽子(圖 58)，也直接對應到元世祖像的帽子形式。行旅中趕驢的吏員也戴著同為元人特殊款式的「栗子帽」(圖 59)。從上述的服裝風格來判斷，《雪棧牛車圖》應該是在表現元代的運糧題材。

《雪棧牛車圖》中的「雪棧」位於畫面中景下方，是一個三面由房屋環繞，前方再用圍牆框圍平台，呈現類似三合院格局的建築聚落。聚落左方有水磨車運轉的建築物，提示了這座「雪棧」具有「磨坊」的性質，而畫中行進的各輛牛車，應是用於運輸這座磨坊產製的糧貨。這種磨坊製糧，再由牛車運送的構圖組合，應是屬於《閘口盤車圖》和《山溪水磨圖》這一系列的繪畫題材。

即使從磨坊和貨車的構圖組合，可以看出《雪棧牛車圖》應該是採用《閘口盤車圖》和《山溪水磨圖》的構圖模式，但是如果對照貨車活動與磨坊的畫面比例，不難發現《雪棧牛車圖》在貨車運輸的部分顯然大於《閘口盤車圖》和《山

⁷³ 國立故宮博物院編輯委員會編，〈宋人雪棧牛車圖〉，《故宮書畫圖錄》(台北：國立故宮博物院，1989)，冊 3，頁 79-80。

溪水磨圖》。《開口盤車圖》和《山溪水磨圖》的貨車活動只限於畫面前景，磨坊的工作場景仍然是畫面的重點，而《雪棧牛車圖》的貨車場景不僅貫串整個畫面的中景和遠景，連中景的磨坊主要也是描繪歇息的牛驢、暫停的無篷車、以及兩名人物相會的景像，並無穀糧磨製工作的場景，只有三座水磨車外露在左方溪流中，水磨車上方的房屋也只顯現外部，看不到內部運作的場景。貨車活動的增長與磨坊場景的限縮，也意味著水磨貨車組合的重點逐漸從製糧場景轉移到運糧活動，這種消長的關係，一方面或許是因為磨坊建築較為固定、單一，並不像貨車可以視畫面的需要而靈活增減數量，且能夠以行進的方向引導觀畫的視覺動向，進而貫串整個畫面的空間構圖；另一方面也可能是因為元代的水磨坊母題已不如北宋那般具有較為積極的技術意涵，而糧食的運輸在當時仍具有重要的意義，因此畫家在選用製糧與運糧的構圖組合時，運輸的場景顯然較磨坊的運作更為吃重。

對照宋、元時期水磨貨車構圖的畫作，相較於水磨坊的構圖，貨車運輸的圖像在蒙元時代有比宋代更加凸出的發展。即使糧食的製備和運輸在現實上都是維繫整個社會運作的必須，但是在繪畫上貨車圖像的發展和關注重點的轉移，顯示這類題材的重點畫意在元代逐漸從製糧轉向運糧。貨車在水磨盤車的題材中從畫面的配角轉向主角的過程，也說明了盤車圖這類傳統運輸圖像在元代的發展面向。

《雪棧牛車圖》上有三希堂精鑑璽、養心殿鑑藏寶，以及乾隆、嘉慶、宣統的御覽之寶等印鑑，⁷⁴《石渠寶笈·續編》記錄該畫曾收藏於清宮養心殿，⁷⁵顯示這件作品的題材到清代仍有一定的重要性，畫上有乾隆皇帝的題詩：

門對通衢雪壓塵，衝寒車馬往來人。佳賓握手清談處，旅況憐他太苦辛。

從詩作的主題來看，雖然畫作有水磨車的描繪，但是乾隆皇帝的關注重點明顯聚焦在貨車運輸的情景上，藉由描述畫中車隊的行進活動，以及磨坊中兩位文士人

⁷⁴ 有關《雪棧牛車圖》的收傳印記，參考林莉娜，〈宋無款雪棧牛車圖〉，收入林莉娜、張華芝編，《冬景山水畫特展圖錄》（臺北：國立故宮博物院，1989年元月初版），頁60。

⁷⁵ 《石渠寶笈續編》（臺北：國立故宮博物院，1971），冊2，頁976下。

物的互動，感嘆運輸旅途的艱辛，這種詩意已將《雪棧牛車圖》歸為盤車圖一類的運輸行旅題材，或許也反映了元代以後對水磨貨車組合題材的畫意重點。



小結

盤車圖的基本運輸圖式大約在 12 世紀已發展成熟，即使現存傳為宋人的盤車圖有創作時代上的疑慮，就文獻的記載而言，盤車圖在北宋之後已成為一種繪畫的題材。面對現存盤車圖創作時代的懷疑，又無相關文字可供佐證的困境下，運用畫面上的視覺呈現作結構分析，藉此排定作品的風格序列，是一種釐清若干畫作時代的可行方法。

現存的盤車圖立軸多標為宋人所作，因此運用較為確切的北宋盤車圖像作為基準，對照其他傳世盤車圖在結構上的差異，就能逐步排出畫作的時代區別。北宋的盤車圖像有較合理的機械結構，符合車輿輪軸與車體基本運作的裝置原理，這種現象也應合考古出土的古代車輿圖像結構，說明車輿合理的基本結構在中國已行之有年。但是從 12 世紀開始，貨車車輿的結構逐漸和車輿運作的合理性脫鉤，並逐漸轉為以車體外部為主的量體描繪，用不同面向的平面結組成車體的立體構造，貨車上附屬物件也逐漸轉為平面上可以彈性替換的裝點母題。貨車兩側的車輪也因此從原先作為表現貨車立體結構的積極作用，到後來被平面結組的車體結構替代，逐漸流為呈現貨車基本造型的提點構件。這種發展的走向與元代建築界畫的演變方向異曲同工，因此可推斷若干傳為宋人的盤車圖，更可能是元人的作品。

除了貨車本身的結構分析，盤車圖中人物的服裝和背景山水的構圖，也可作為畫作時代的佐證。由於盤車圖的背景構圖與行旅山水相近，特別是立軸作品往往都有山水的構圖畫面，因此可用山水畫的風格序列，來對照推敲各盤車圖的創作時代。另外，蒙古人的服裝有較為凸出的特色，也是可以作為判斷的依據之一。

就這些畫面上的視覺分析和作品對照之後，可以判斷現存若干傳為宋人的盤車圖，應該屬於元人的作品。而目前對盤車圖在元代的發展少有討論，因此在做畫面上的視覺分析時，還能對盤車圖在元代的演變做進一步的研究。

藉由畫面分析和文獻對照，可以推斷蒙元統治中國之後，盤車圖藉著與其他建築物母題的配置轉換，開展出新的面貌。北京故宮和 Boston 美術館藏的盤車圖將驛店加入畫面的中景，並就驛店的場景增加休息、駝獸餵食、整裝出發等運輸活動過程的細節，使貨車的運糧母題，擴展為針對運輸機制的運作做理想的情景描繪，暗示了某種對蒙元時代運輸特有的憧憬想像。另外，宋代已有的水磨盤車畫作，到了元代開始從過去以水磨車製備糧食為場景重點的構圖，轉換為以貨車運輸糧食為主軸的畫面設計，這種「反客為主」的構圖演變，一方面說明了盤車圖式的靈活發展，另一方面或許也反映了當時對運輸題材的關注有所提升。這種對運輸題材的重視和形塑，或許不該因蒙元畫家不再能夠確實掌握宋人的貨車結構，而抹煞他們在題材和構圖上的創新。

盤車圖在元代透過不同題材的組合和演變，衍生出運輸題材新的畫意，也塑造了後世對盤車圖的理解，雖然傳世的盤車圖畫作多稱為宋人所作，但後世對於盤車圖畫面上的理解和詮釋，大多來自於元代畫家的巧思。元代由於蒙古遊牧汗國的特性，在站赤制度等運輸機制上有特出的發展。透過元代盤車圖的觀察，或許可以推斷，今日對盤車圖這類古代運輸題材在畫作上認知與詮釋，元人很可能才是重要的形塑角色。



第三章 明清的盤車圖像

1368年，明朝軍隊攻克大都，蒙元帝國的勢力退回到北方草原，長江中下游和中原地區在宋朝覆亡近一世紀之後，再次由漢人政權統治。兩宋時代發展成熟，又在元代有所轉變的盤車圖，到明代之後有了另一種變化。觀察傳世的圖像作品，盤車圖在明代以後大多沿襲前代的傳統，而少見明顯的創新，甚至缺乏尺幅較大的作品傳世，以這項角度而言，明代的盤車圖似有「式微」的趨勢，這種現象的原因，理應也是探討運輸圖像的重要課題。另外，即使盤車圖在明代之後少有創新，但是畫作在當時被創作必然有其意涵，如何看待這些畫作在當時的意義，也是值得思考的問題。

第一節 盤車圖在明代的「衰微」

由於運輸的重要性，盤車圖在蒙元時代有了特出於宋代的發展，不僅在構圖中加入驛店的場景，凸顯驛店運輸的理想意涵，甚至翻轉了傳統水磨貨車的組合題材，從原先的配角逐漸轉為畫面主軸。然而，觀察傳世的明代畫作，這種發展到了明代卻未有進一步突破，反而呈現某種「退縮」的跡象，或許值得特別注意和理解。

從分析宋代和元代的盤車圖畫意可知，盤車圖在過去往往帶有一種對於運輸活動的理想，這種理想可以聯想為維繫家國運作的期望，也可以是對商業貿易的期待，兩者都有某種積極性，足以超越運輸活動實際上的艱辛。明代也有這一類從運輸場景引申到社會理想性的繪畫作品，但是盤車圖卻在這類畫作中缺席。

以台北故宮藏的《山莊高逸》為例(圖 60)，這件立軸作品曾被歸為北宋郭熙的畫作，後來從風格中的空間分析，以及筆墨技法來比對，認定此為明初宮廷畫



圖 60 李在，《山莊高逸》，國立故宮博物院藏。



圖 61 李在，《山莊高逸》局部。

家李在(約活動於 15 世紀前半葉)的作品。⁷⁶這件畫作過去被視為郭熙所畫，主要是因為畫中的中軸山水構圖，以及畫中人物各安其位、作息如常的安排，讓人聯想到《早春圖》這類描繪統治者理想中的帝國山水畫，即使《山莊高逸》被重訂為明代畫作，也不影響畫中帶有理想政治的意涵。⁷⁷畫面中景右方畫有一座驛店(圖 61)，驛店內有兩名人物在桌前對坐敬酒，右方還有一名伺酒的僕侍，敬酒場合左方的窗口可以看到一名女子在烹調，暗示該處應是提供驛店飲食的廚房，而驛店的前方則有兩匹馬正在休息，或許就是兩位敬酒人的馬，從這些場景觀察，不難看出這應該是座運作不錯的理想店棧，這與北京本和 Boston 本盤車圖立軸中的驛店有相近的表現，一方面顯示驛店的如常運作也是《山莊高逸》要表現的理想景象，同時也可以藉此推測：李在應該也知道類似盤車圖立軸中的驛店場景畫面。然而，在理想的帝國山水中表現與運輸有關的場景，《山莊高逸》卻未出現貨車的圖象，說明貨車運輸的場景已從作者的設計選擇中排除。

與李在同為福建莆田人，且都在宣德年間進入宮廷任職的周文靖，也有一幅

⁷⁶ 關於《山莊高逸》的鑑定分析和作者重訂，主要參考〈傳宋郭熙《山莊高逸》(明李在)解說〉，陳階晉、賴毓芝主編，《追索浙派》(台北：國立故宮博物院，2008)，頁 172。

⁷⁷ 關於李在《山莊高逸》的畫意解讀，主要參考石守謙，〈隱居生活中的繪畫〉，收在氏著，《從風格到畫意：反思中國美術史》，頁 213-216。

畫有運輸場景的《豐年瑞雪》立軸傳世(圖 62)。這件藏於台北故宮的畫作，也是用冰天雪地的環境中以各種人物在室外活動來表現家國生命力的理想。畫面中景右方就有拉繃人在拖拉兩艘船隻，遠景的水面上也有其他船隻航行，再加上畫中其他行旅的配置，說明了這種雪景山水題材展現的活潑生機，進一步傳達家國豐收太平的理想期待。然而，同樣運用運輸場景來表現家國的理想樣貌，貨車也未成為周文靖的選擇。事實上，從傳世的明代畫蹟觀察，這類與宮廷品味有關的繪畫仍會採用與行旅運輸有關的場景，但是貨車卻未在運輸場景的選擇中「出線」，是一個值得思考的現象。

從運輸功能的角度來看，明朝在取代蒙元之後，驛遞制度仍以承襲元代舊制為主，而明代遷都北京之後，糧食的主要產地仍在長江流域，朝廷仍需要從江南運輸糧貨輻重來供給北方，在一些水運路線不能到達之處，還是得仰賴陸路運輸。而且明朝自開國以來，北方的疆域就常常出現軍事危機，蒙古人依然統治北方草原，並不時挑戰明朝政府，最嚴重的一次甚至在 1449 年擄走皇帝明英宗，造成舉國震動，史稱「土木堡之變」。到了明代晚期，來自蒙古的威脅仍未消失，明朝在北方另外還陸續與日本及滿族發生軍事衝突，最後滿清南下山海關，取代了明朝。綜觀明朝一代，北方疆域的維持與治理始終是明朝政府的軍政大事，照理而言，盤車圖作為傳統陸路運輸的代表圖像之一，又是過去表現北方山水風光會用的場景，明代如李在、周文靖等畫家應該會像宋代和元代一般，在創作相關題材時將貨車列入重要考量才對，為何卻出現近乎是有意識地迴避盤車圖的狀況？

用貨車的運輸功能來理解，顯然無法解釋盤車圖「衰微」的原因。事實上，繪畫中的物象不一定跟物象的實際功能直接相關，特別是這類物象在繪畫發展的過程中出現已久，進一步形成某種意涵的時候，意涵的解讀才是物象在繪畫中發展的關鍵。這種意涵的形成不僅止於畫家在創作時的設計巧思，看畫的觀眾也是重要的推手，因為觀眾往往是畫家的上司、客戶或者贊助人，畫家創作時常要在某種程度上考量目標觀眾的品味和喜好，從這個面向來思考，觀眾在繪畫意涵的



圖 62 周文靖，《豐年瑞雪》，國立故宮博物院藏。

形塑上，往往是更重要的角色。就中國古代繪畫而言，觀眾對於畫作的看法，常常就表現在針對繪畫作品所創作的詩文中，從詩文的指涉和表述來推敲，往往就能得知觀眾對繪畫的理解和觀感，進一步歸納出觀眾對相關繪畫題材所理解的意涵，藉此釐清繪畫意涵對於相關題材的發展影響。

對照傳世的盤車圖相關詩文記載，不難發現，這些詩文對盤車圖的描述常著重於運輸活動的艱苦，甚至引申到對平民生活的艱困、貴賤貧富的天壤之別，乃至民不聊生的感嘆。例如宋末元初的方回(1227-1307)在一件盤車圖上的題詩便藉著盤車的運輸情景，感嘆官府苛政、庶民家破人亡的慘況：

車輓轆，牛穀觶。

積雪皚皚，飛雪蔌蔌。

前車上嶺後車續，老牛服箱顧寒犢。

高雪彌山，低雪滿谷。

戴笠執鞭，凍腰跼曲。

畫師畫此何年事，關塞遠征輓芻粟。

莫道牛疲項領禿，人疲於牛痛欲哭。

峻嶺之下舊村落，蕭灑人煙知幾簇。

莫道餉車過門外，門內田家眠正熟。

百車千車過不已，敲門乞索何時足。

牛豈不需藁一束，人豈不取一匙粥。

鷄犬不可保，妻子或竄伏。

畫中水閣爾整齊，焉知不是逃亡屋。

我聞造化心至公，人間乃有兩般風。

庶民雌風扇臭穢，何獨楚王之風雄。

天地山川同一雪，眼見雪同心各別。

梁園才子簡欲授，移監老臣穉自鬻。



貧人閉戶洛陽卧，壯士銜枚蔡州滅。
紅爐錦帳羔酒斟，豈識盤車圖中意愁絕。
春日陌上花，同邀擲果車，
不爾鰥翁嫠婦對花成咨嗟。
秋夜樓上月，同醉生塵襪，
不爾羈臣逐客對月翻淒咽。⁷⁸

方回的詩文不僅以「關塞遠征輓芻粟」再次說明盤車圖的主要場景是運輸糧食，並凸出當時貨車有著為政府的需求提供運輸功能的主要印象，他在「莫道牛疲項領禿，人疲於牛痛欲哭」更進一步刻劃貨車運輸工作的艱苦，不論趕車人或者拉車的牛都非常疲憊，而且從「百車千車過不已，敲門乞索何時足。」可知，車隊可以食用的糧食並不足夠，需要透過運輸路線上的人戶來接濟，甚至徵用民戶的糧食，而多次的徵糧便會造成民戶不堪負荷，因此有人戶棄屋逃亡的情況，以至於「畫中水閣爾整齊，焉知不是逃亡屋」。方回這種感嘆，進一步延伸到對朱門酒肉的質疑，詩中「紅爐錦帳羔酒斟，豈識盤車圖中意愁絕。」便是他對盤車圖持有反映社會悲慘現實的觀感。

這種對貨車運輸的景象抱持較為負面的看法，其實也呼應了古代運輸在某方面的歷史事實，古代糧食運輸仍以官府需求為最大宗，這些糧食大多是來自民間的稅收，而運輸的人力和獸力往往也是徵集民間的力役和畜獸。即使這些都是要促進官府的正常運作，但是在傳統民間社會的眼裡，這些都是官府索取的「民脂民膏」，也是民間的負擔。尤其當朝廷面臨軍事危機時，這類徵集往往更加密集、繁苛，使民間的負擔更加沉重，被壓榨的剝奪感更強，對於可以聯想到稅賦、力役的圖像觀感自然也更負面。元代泰定年間(1324-1328)擔任國子助教的薛漢為雪景盤車圖作詩便寫道：

車焯焯，石逕瑩确輪欲摧。

⁷⁸ 方回，〈題譯學張提舉乃尊開封府尹張彥亨所藏郭熙盤車圖〉，收在《桐江續集》(四庫全書珍本，台北：台灣商務，1970)，卷 23，頁 9-10。



疲牛分寸挽莫前，前車後車相逐來。

大府城門倚天開，群山雪深白皚皚。

卒夫鞭牛凍墮指，轉輪號令如風雷。

官中委積等塵土，黔黎膏血無復回。

君不見，

明時屢散粟與帛，桃林之牛亦悠哉。

不知何代盡此景，我自一見令心哀。⁷⁹

詩中「卒夫鞭牛凍墮指」描述了在寒冷的天氣對車伕工作的身體苦痛，「官中委積等塵土，黔黎膏血無復回。」更說明了當時對庶民稅役的負面觀感，讓薛漢看到盤車圖時聯想到這類苦痛，而發出「不知何代盡此景，我自一見令心哀。」的悲嘆。活動時期接近的顧瑛(1310-1369)為盤車圖題跋，標題就是「三二年來，商旅難行，畏途多棘，政以為嘆。徐君憲以雪景盤車圖求題，觀其風雪載道，不能無感然也，遂為之賦云」，從其人生經驗感嘆政事艱難，以至於看到盤車圖時引發了「戚然」之想：

山盤盤，車逐逐，大車前行後車促，

不愁雪裏衣裳單，但恐雪深車折軸。

行人歲暮心忉忉，天寒馬疲牛腹枵。

日落不知行路遙，今年月尾度教鄙。

明年月頭過成臬，二月三月臨帝郊。

似聞物低米價高，莫使終歲徒勞勞。

城中貴客朱門豪，狐裘繡襖紅錦袍。

琵琶合曲聲嘈嘈，羶房肉陣傳羊羔。

雪花迴風如席飄，捲簾醉臉般若桃，

豈知人間衣食如牛毛。⁸⁰

⁷⁹ 薛漢，〈雪山盤車圖〉，收在蔣易，《皇元風雅》(中華再造善本，北京：北京圖書館出版社，2006)，卷10，頁12-13。

詩中用寒冬風雪為背景，以車伕「行人歲暮心忉忉，天寒馬疲牛腹枵。」的艱辛，對比朱門權貴「琵琶合曲聲嘈嘈，毳房肉陣傳羊羔。」載歌載舞、筵席酒肉的奢侈生活，暗示當時貧富貴賤的落差。盤車圖原有的積極理想，在這些詩作之中幾乎成為社會現實的警示。王冕(1310-1359)更以盤車圖引申到元代後期社會的隱憂：

憶昔嘗過居庸關，關中流水聲潺潺。
雪花飛寒大如席，白色燦爛西南山。
山家野店隱煙霧，水榭雲樓有幽趣。
漢家封侯已消磨，秦時長城作胡路。
天險不設南北通，風俗一混歸鴻濛。
今人不解古時事，使我感慨心忉忉。
灤水城頭無苜蓿，馬驢盡食江南粟。
八月九月朔風高，更有飢鷹啄人肉。
太平時節無烽塵，金輿玉輦從時巡。
關南關北草色新，四海貢賦來相親。
大車連屬小車侶，雪地冰天無險阻。
玉帛穀粟取不窮，誅求那信人民苦。
書生潦倒家無儲，淒涼忽見盤車圖。
側身悵望長嗟呼，天子亦念東南隅。⁸¹

盤車圖帶有朝廷運輸糧貨不輟，國家能長久維持的理想圖像題材，但如果運輸活動的成本超過庶民的負荷，盤車圖就成為文人借題發揮的現實警示。元代後期，官府對於站戶的支持便持續縮減，使原先就屬苦役的站戶負擔更加沉重，因而加

⁸⁰ 顧瑛，〈三二年來商旅難行畏途多棘政以為嘆徐君憲以雪景盤車圖求題觀其風雪載道不能無感然也遂為之賦云〉，收在《玉山璞稿》(叢書集成簡編本，台北：台灣商務，1966)，頁 14-15。

⁸¹ 王冕，〈盤車圖〉，收在王周編，《竹齋集》(文淵閣四庫全書本，台北：台灣商務，1983)，卷下，頁 54-55。

速站戶的逃亡，一方面削弱了站赤的功能，另一方面增加了社會動盪的因子。⁸²元末便因為各種社會的矛盾，促使江淮各地爆發大規模反抗政府的勢力，蒙元政府為了平定動亂，勢必增加民間稅役的徵集，卻也因此加劇民間的不滿，盤車圖所表現的運輸場景，在一些觀眾眼中很可能就是促使民間反抗的緣由。隨著民間的反抗勢力擴大和蔓延，蒙元帝國也搖搖欲墜，最後終於導致中原的統治權被朱元璋(1328-1398)等民變首領取代。而上述這些藉由盤車圖抒發的詩文，都暗示了當時社會對於運輸活動的負面觀感，即使民間不一定能夠創作或閱讀這些詩文，但是對於站戶、苛稅和運輸力役的苦難，應有不少共鳴。

這種對於運輸活動在民間造成的苦難，以及這種苦難成為蒙元瓦解的原因之一，顯然受到蒙元取代者的重視。明朝的開國皇帝朱元璋本身就來自民間底層，在登基為皇帝之後，就曾特別下令寬待驛戶和郵傳的力役，⁸³顯示他對元末官府因為運輸活動而造成的民間困苦有較為深刻的理解，這種理解很可能也呼應了元代詩文對盤車圖的負面觀感，使盤車圖在時人眼中成為表現民間困苦的圖像。出身民間的朱元璋，在即位皇帝之後仍保有民間的藝術理解和品味，甚至以殘酷的手段要求宮廷畫家服膺他的藝術要求，畫家如果沒有符合皇帝的期待，往往會因此失去生命。⁸⁴盤車圖在當時作為民間困苦的負面圖像，很可能不受朱元璋的欣賞，而畫家或許為了避免殺身之禍，恐怕對盤車圖避之唯恐不及，即使後來繼任的幾位皇帝對繪畫藝術的干預已不像朱元璋那般肅殺，但是他們仍然保有來自先祖的平民品味，盤車圖在宮廷裡或許仍然意味著民間的苦難，這種負面的意涵，往往就不受追求祥瑞、理想政治題材的宮廷繪畫所喜，以至於綜觀穆益勤編輯的《明代院體浙派史料》，竟無任何關於盤車圖，甚至「擅畫舟車」等運輸行旅圖像的記載。⁸⁵即使是浙派名家，如戴進少數畫有雪景行旅的作品(圖 63)，也是以

⁸² 有關元代驛遞交通的瓦解，主要參考党寶海，《蒙元驛站交通研究》，頁 336-338。

⁸³ 蘇同炳，《明代驛遞制度》(台北：中華叢書編審委員會，1969)，頁 4。

⁸⁴ 關於朱元璋和其他明代初期皇帝的藝術品味，以及明初皇室牽涉宮廷藝術創作的歷程，主要參考石守謙，〈明代繪畫中的帝王品味〉，收在《國立台灣大學文史哲學報》，第 40 期(1993 年 6 月)，頁 225-291。

⁸⁵ 見穆益勤編，《明代院體浙派史料》(上海：人民美術出版社，1985)。



圖 63 戴進，《雪山行旅圖》，北京故宮博物院藏。

描繪騎乘馬驢的隊伍為主，而未有描繪貨車運輸的畫作傳世。

專業畫家或許由於宮廷的影響而忽略了盤車圖的創作，另外從傳世的畫作中，也未看到文人畫家對盤車圖有積極的創作。由於貨車屬於某種人造的機械物，因此盤車圖的創作常常需要借助界畫等描繪建築、舟車等人造物的技巧，而這種技巧往往只有專業畫家才能嫻熟掌握。文人畫家的創作旨趣不同於專業畫家，專業的繪畫技巧並非文人畫家常有的追求目標，文人即使運用業餘的繪畫技法也可以表現他們追求的精神意涵，而盤車圖對界畫技巧的需求門檻，顯然就不利於成為文人畫家的創作選擇。除此之外，前述的盤車圖詩文大多也由文人創作，詩中對盤車圖場景的負面觀感表露無疑，顯示文人也參與了盤車圖負面意涵的形塑，文人畫家用繪畫來表達胸中丘壑、風雅之情或者隱逸之志的精神意涵，也與盤車圖代表的運輸畫意關係不大，因此盤車圖也不容易受文人畫家的青睞。盤車圖在形式上不利於文人畫家的描繪，意涵上也不合文人畫家的創作理想，自然難以成為文人畫家的創作選擇。

從傳世的盤車圖畫作，以及有關盤車圖的詩文題跋可知，盤車圖的運輸場景在觀眾眼中，顯然可以聯想到運輸的畫意，但是對於運輸場景的觀感，往往不同於盤車圖原先要表現的運輸理想。前述詩文透露文人對現實運輸的印象，明顯與畫中表達的理想有所落差，這種與現實的落差很容易導致盤車圖的負面觀感。畫中的運輸場景，原本是要表現貨車車隊無阻於寒冬風雪的生命力，但在若干觀眾眼中，卻恰恰反映了官府對人民雪上加霜的剝削，這種觀感在現實的運輸體制嚴重惡化後就更加明顯，當惡化的運輸體制成為致使一國消亡的原因時，這類表現運輸活動的圖像創作由於帶有前朝敗落的負面意涵，而容易因此陪葬。盤車圖創作在明代初期的衰微和沉寂，很可能就是這種圖像意涵和歷史現實的交互作用而導致的結果。等到 16 世紀初唐寅(1470-1524)開始創作畫有盤車圖像的作品傳世時，朱元璋已逝世超過一個世紀，宮廷品味的平民傾向也在 15 世紀晚期逐漸淡化，此時江南地區早已恢復了以往的繁榮，留都南京大量的閒職官員和貴族，以

及原先就相當發達的工商業，不僅吸引浙派名家吳偉在 1487 年離開宮廷，回到南京發展，也讓宦途夢碎的唐寅在狼狽歸鄉之後，還能以專業畫家謀生，或許盤車圖就是在這種較為寬裕的歷史條件下，才出現另外一種發展的可能。



第二節 明清貨車結構與造型的變遷

由於前述的歷史因素導致盤車圖創作在明代式微，傳世較為確切的明代盤車圖畫作也比元代稀少。台北故宮藏的唐寅《函關雪霽》立軸是極少數畫有貨車運輸場景(圖 64)，且帶有作者題跋和印款，因此時代較為確切的大幅畫作。若對照畫中貨車與前代的盤車圖，可以發現唐寅的貨車在結構上又有不同於元代的新發展，值得注意。

相較於前述的盤車圖畫作，《函關雪霽》的貨車差異可以輕易從車體描繪中看出(圖 65)，畫中貨車車體以半遮的木板框圍車體下半，上半部則只有四根柱子分別支撐車頂的棚子。這種半開放的車體側面，在現實上很可能會因為貨車行進時的顛簸，導致車中貨物從側面掉落的情形，因而不利於貨物的承載，但是從畫面表現的角度，卻可以讓觀眾得以藉此看到車中的貨物，從中理解這些貨車的作用，這顯示畫家對於描繪真實的貨車並沒有積極的意識，其主要意圖是要凸顯貨車運輸作用的表現。

《函關雪霽》中貨車造形和表現，與元代貨車的車體側面明顯不同。元代的貨車側面大多用木板完全遮擋，觀者不可能從車體側面看到車內的貨物。車體側面的遮擋從全遮改為半遮，除了可以看到車內所運的貨物之外，還能夠清楚看出支撐車篷的支架，透露了不同於前代的結構觀念，顯然唐寅對貨車的理解與元人並不一致。用半開放的車體結構使觀眾能夠看到車體內部，不禁讓人聯想到宋代如《清明上河圖》貨車後門半開的表現趣味，只是唐寅並未追隨宋代貨車那般精細含蓄的內外表現，而是直接降低車體側面的遮擋，展現車內的情況。這顯示對



圖 64 唐寅，《函關雪霽》，國立故宮博物院藏。



圖 65 唐寅，《函關雪霽》局部。

唐寅而言，展示貨車所運之物顯然有其必要，這也說明了當時觀眾對貨車「運什麼」的理解可能已不同以往，從宋元的貨車圖像可以看到貨車不只運載糧貨，還能承載人物甚至犬隻，因此整體而言對貨車「承載物」的理解較為寬鬆，而《函關雪霽》中的貨車則清楚表達了其運輸貨物的功能，只有馭牛的車伕才坐在車前，顯然到了唐寅活動的時代，盤車圖象已需要透過明確表現車體所載的貨物，來說明它的繪畫意涵。另外值得注意的是，畫中右邊貨車的底部在車輪之間多了以往未有的描繪，這種一排平行的弧線其實不易釐清是哪種構造，但是這種構件卻讓貨車的車輪位置確立在輿底之下。從降低車體四面的遮擋，以及車底增加的不知名構件，可以推測唐寅作為明代的專業畫家，並未在《函關雪霽》中嚴謹掌握宋元的貨車造型與結構；而特別畫出車中所載之物來說明貨車的運輸功能，說明唐寅畫作在 16 世紀初的觀眾可能對盤車圖的運輸意涵較為陌生，這些現象或許都和明代初期盤車圖創作的沉寂有關。

生年比唐寅稍晚，也活動在江南一代的專業畫家謝時臣(1488-?)，畫有一件《太行晴雪圖》傳世(圖 66)，這幅現藏於山東青島市博物館的畫作，也是屬於雪景行旅的山水題材。畫面全景採主山中軸的構圖，並有前、中、後景的三段次序，顯示這幅雪景山水的構圖採用的是北宋山水的格法。前景中央畫有堆疊的岩石，岩石上方生長著四株枯樹，右下方的水域則停泊三艘舟船，讓人聯想到郭熙《早春圖》的前景配置；若再考慮中景中央群山之間的樓閣建築，不難理解這應該是取用郭熙到李在《山莊高逸》一派的山水構局。畫面前景左方有三輛行進的貨車(圖 67)，其車體側面也是降低遮擋的半開放空間，觀者可以清楚看到車中裝載著一包包的糧貨，這顯示畫家對於運糧牛車的功能表現與《函關雪霽》有相近的理解。但值得注意的是，右方的貨車車尾比《函關雪霽》的貨車多了放置容器的平台，這說明謝時臣與唐寅等明代專業畫家對貨車造型的細節並沒有嚴謹的共識。畫中前景左方的貨車運輸，以及中景右方的驢騾運糧等在雪景山水中的運輸活動，都讓人較容易聯想到運輸活動的積極意義，特別是前景有一群貨車車伕正合力推送貨車上坡，以及中景驢隊往驛店前進的景象(圖 68)，似都承接了宋元以來陸路運輸圖象的表現趣味。畫中驢騾在山道上行進的場景，或許來自《雪中行旅圖》一類的運輸構圖(圖 69)，謝時臣取用這些運輸相關的圖式，說明了專業畫家對於這類題材應不陌生。然而，若再觀察畫家對於山體的描繪，不難發現山石的輪廓大多以較為濕潤、粗筆且隨意的線條勾勒而成，山體在結構上主要是堅硬的危崖，加上主山山頂有著類似北宋范寬《谿山行旅圖》峰頂的樹林表現，不難理解畫家應是想跳過明代習用的元四家風格，或者專業畫家襲用的南宋院體畫風，而企圖遠溯北宋的山水布局來建構太行山的壯麗雪景。

唐寅和謝時臣的盤車圖繪意味著當時畫家並未嚴謹描繪宋元的貨車造形，但是從另一個角度而言，卻也為車輿運輸的圖像有更多樣的發展。遼寧博物館藏傳為仇英(約 1494-1552)所作的《清明上河圖》就有較為多樣的貨車變形，這些貨車在畫裡集中在表現貨物運輸的段落(圖 70)，該段落不僅有貨車車輿，還有運貨的

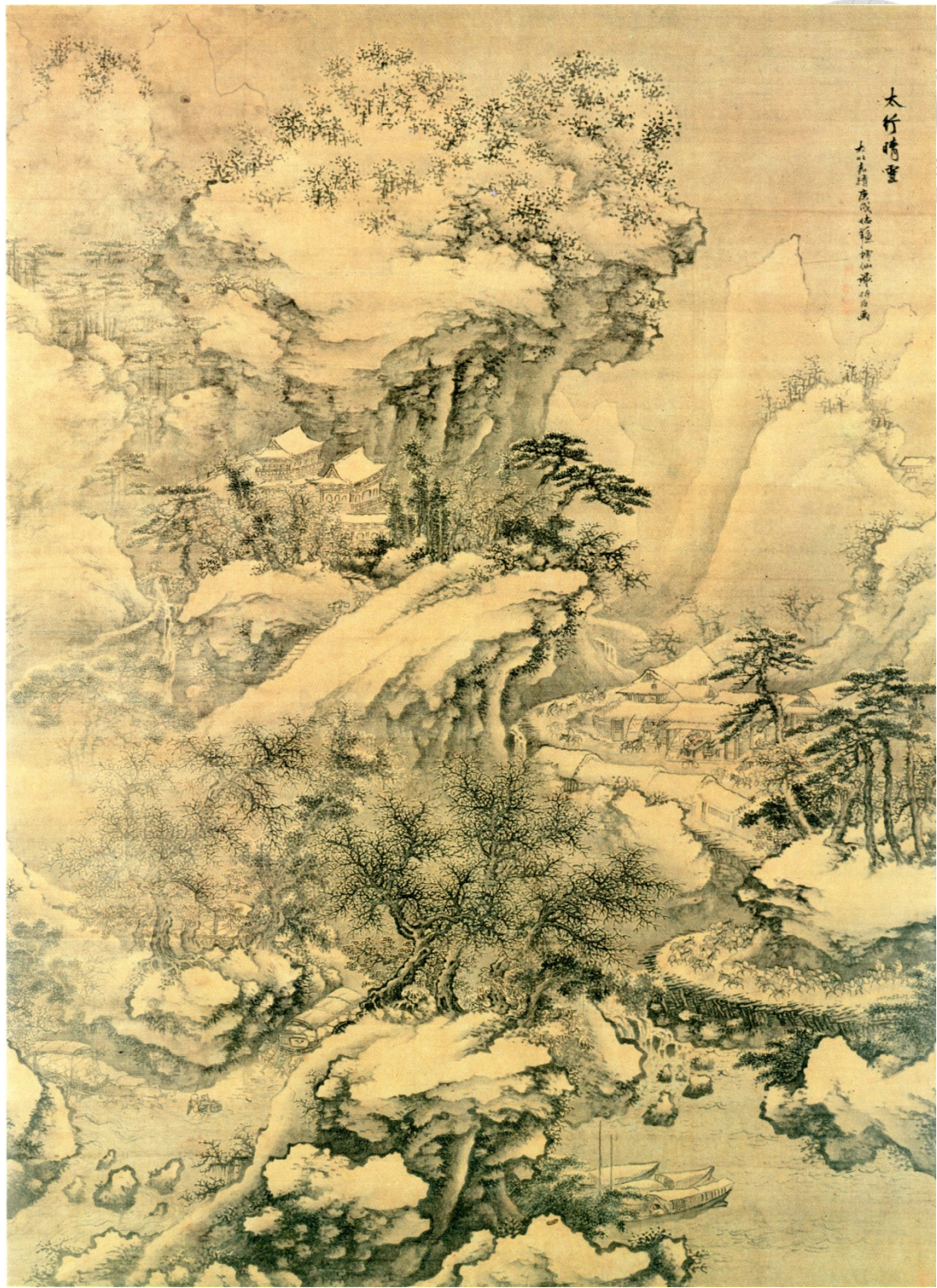


圖 66 謝時臣，《太行晴雪圖》，1550年，青島市博物館藏。

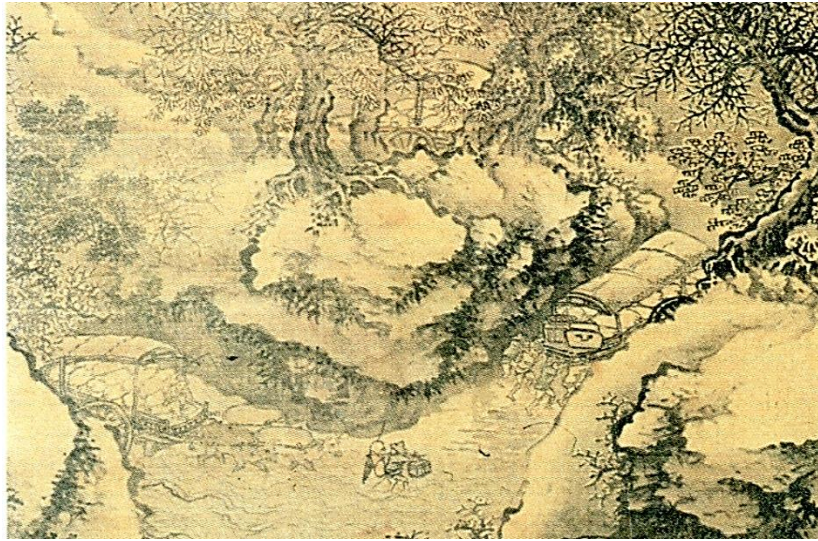


圖 67 謝時臣，《太行晴雪圖》貨車局部。

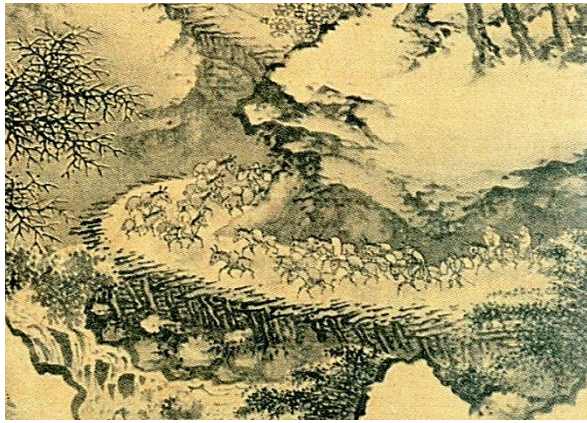


圖 68 謝時臣，《太行晴雪圖》驢隊局部。



圖 69 《雪中行旅圖》，私人藏。



圖 70 傳仇英，《清明上河圖》局部，遼寧博物館藏。

驢隊，這些運輸行旅行進路線旁的河流上還有漕運的船隻，表現了來自各地的貨物正往城市運輸的情形。這些運輸的交通工具都不約而同了畫出它們載運的貨物，例如漕運的船隻可以看到裝有糧穀的竹簍，車輿上也可以看到一包一包的貨物，這顯示傳仇英本的《清明上河圖》也有如唐寅《函關雪霽》對貨車運輸圖繪的意涵表現。這些看來是從盤車圖衍生的運輸車輿，卻有三種不同的造形變化。最右邊的貨車車體是由木板完全遮蔽，觀眾無法看出車內的情形，這種表現看似接近元代的貨車表現，但是該輛貨車卻有兩層輿底，車尾還多了平台放置貨物，這種奇特的造型表現並不見於元代的盤車圖繪。該輛貨車的左邊則是另一輛不同造形的運輸車輿，這輛車輿的車篷本身直接覆蓋車體，而沒有支架或側面的木板支撐，觀眾可以從車體前方的開口看到車體內的貨物。更左方的貨車則有接近《函關雪霽》的車輿造形，車體後端側面是由半遮蔽的木板組成，車體中段則被河上船隻的風帆遮擋，前端則有完全遮蔽的車門，從車體前後不相連貫的視角和造型推測，這可能是作者的失誤，但不論是哪一種表現，都可以從中找到這些造形的傳統來

源，藉此對照畫中貨車的奇特詮釋。另外，這些運輸車輿都是由驢騾拖行，有別於傳統主要用牛隻拖拉貨車的圖繪組合，這些表現都顯示當時對盤車圖繪有較為自由的運用。

明初盤車圖創作的沉寂，或許連帶讓淡化了盤車圖的圖像傳統，使得 16 世紀初的專業畫家在取用盤車圖繪時，往往未嚴謹掌握這項傳統，造成運輸貨車的圖像造形與前代有較大的落差，而當時觀眾對於盤車圖的意涵理解可能也不如前代明確，因此畫家才會在盤車圖繪上更強調功能上的表現。另一方面，盤車圖傳統的「淡忘」，也提供畫家創作盤車圖繪的揮灑空間，讓如創作傳仇英本《清明上河圖》等城市圖像的專業畫家得以畫出多樣的貨車造形。

然而，即使貨車的車體造型以及搭配的獸力組合有較多元的變化，但是在畫面的構圖組合上卻沒有特別的發展，這或許說明了盤車圖等運輸車輿的題材，可能並未在運輸意涵的脈絡上有新的表現。

第三節 「仿古」的運輸圖像

在 16 世紀以後的畫家眼中，取用盤車圖作為創作題材，可能是以追仿古代的圖像作為創作的脈絡，因而淡化了盤車圖的運輸意涵。《函關雪霽》的貨車雖然有不同於宋元的造形表現，但是從整體畫面觀察，卻不難聯想他與山水畫歷史傳統的關係，而明代以後傳世畫有貨車的畫作，大多也依附在這些呼應古代傳統的作品之中。

從傳世明代畫作中的盤車圖繪可知，這些貨車的造形並未嚴格沿襲宋元時代的傳統，但是這並不一定意味著唐寅、謝時臣等明代專業畫家已不能嚴謹掌握宋元貨車的造形。現存宋元的盤車圖繪能夠流傳至今，就顯示明代仍有人能夠看到宋元的盤車圖繪。顧炳(約 1554-約 1612)編輯刊刻的《歷代名公畫譜》便有造形接近宋元的盤車圖繪(圖 71)，圖中貨車側面有完整的遮擋，車頂以細緻的格狀紋

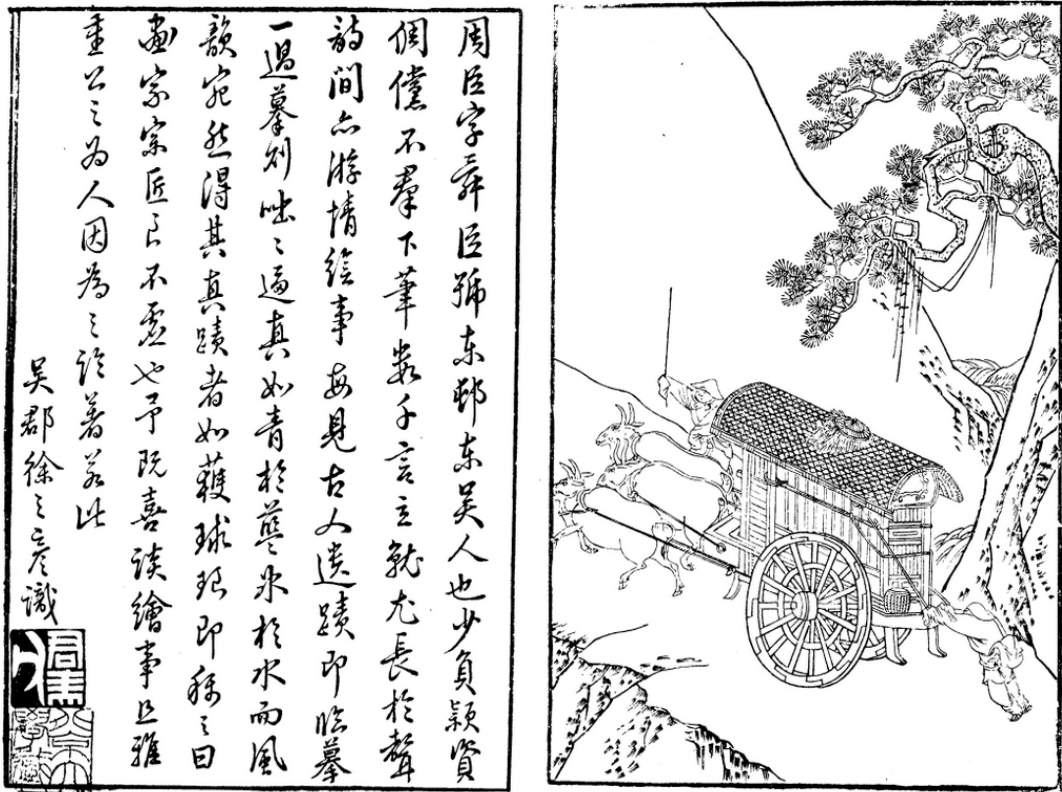


圖 71 顧炳，《顧氏畫譜》周臣頁面。

路交錯出車蓬編製的質感，車蓬上還有一組斗笠雨簷，車輪的輪圈還可以看到木頭有弧度的分節，整體造型類似元代北京本或 Boston 本盤車圖軸中的貨車，證明當時仍有畫家見過貨車在宋元時期較為一致的造型。《歷代名公畫譜》又名《顧氏畫譜》，在 1603 年於武林(今杭州)雙桂堂出版，是由畫家顧炳蒐集平生所見的歷代畫蹟加以編輯而成，書中對晉唐到元明的歷代名畫家以《圖繪寶鑑》所編的順序排序，共編有 106 位畫家和 106 輯畫頁，每頁的前面印名家畫蹟，後面則由當時的名人雅士加以題跋或評述介紹。讀者可藉著《顧氏畫譜》一探顧炳蒐羅的歷代名家畫蹟。⁸⁶書中印有貨車的畫頁後面，介紹了唐寅、仇英曾經師從的專業畫家周臣(約 1450-1535)。今日並沒有周臣的盤車圖存世，也不易從書中確認盤車圖畫頁是取自周臣哪一幅作品。《顧氏畫譜》對於晉唐、乃至於五代北宋等古代

⁸⁶ 有關《顧氏畫譜》的研究，主要參考小林宏光，〈顧炳による中國繪畫集大成の試み—萬曆三十一年（一六〇三）刊『顧氏畫譜』の研究〉，《實踐女子大學文學部紀要》，第 30 期(1988)，頁 143-173。以及謝巍，《中國畫學著作考錄》(上海：上海書畫出版社，1998)，頁 361-362。

名家，由於年代久遠，原蹟難覓，因此往往改用較為晚近的畫蹟替代。⁸⁷但是周臣與顧炳的活動時代差距不到一世紀，加上周臣是以繪畫作為職業的專業畫家，其在顧炳活動年代所留存的作品應該比遠古的名家更多才是，不難推想顧炳當時應有相對較高的機會接觸周臣的畫蹟，因此《顧氏畫譜》以盤車圖作為代表周臣的圖繪時，應有較確實的依據。

雖然不能從《顧氏畫譜》的畫頁確定周臣是否曾經創作盤車圖，不過畫頁圖像與後面介紹文字的脈絡關聯卻值得注意。書中對於周臣的文字介紹如下：

周臣，字舜臣，號東邨，東吳人也。少負穎資，倜儻不羣，下筆數千言立就，尤長於聲詩間。亦游情繪事，每見古人遺蹟，即臨摹一過，摹刻咄咄逼真，如青於藍、冰於水，而風韻宛然。得其真蹟者，如獲球琅。即稱之曰：畫家宗匠，良不虛也。予既喜談繪事，且雅重公之為人，因為之於著若此。

吳郡徐之彥識。⁸⁸

從這段記述可知，《顧氏畫譜》對周臣主要的評價在於周氏透過古人名蹟的臨摹脫穎而出，因而成為名家。周臣、仇英一派專業畫家的主要優勢，便是他們掌握較為龐大的古代繪畫圖像，因而能創作出更多樣的圖像組合。⁸⁹但是若將記述文字內容與畫頁一併考慮，便會發現：盤車圖到了顧炳活動的時代，已成為《顧氏畫譜》表現周臣擅於臨摹古畫的代表圖像。這說明原先帶有運輸理想意涵的盤車圖，到了16世紀以後，已成為專業畫家視為「古人遺蹟」的臨摹對象。

這種將盤車圖繪與古代繪畫加以聯結的情形，還顯現在若干傳世的明代畫作中。若將《函關雪霽》對照其他唐寅的山水立軸畫作，便能從山體的畫法發現《函關雪霽》的特出之處。以台北故宮藏《畫山路松聲》山水立軸為例(圖 72)，唐寅在畫中使用線條較長且濕潤的筆墨來描繪山體的造形與質面，現代學者多認為這種筆墨的表現是從南宋李唐、劉松年的山水筆墨傳統脫胎而來。李唐、劉松年的

⁸⁷ 關於《顧氏畫譜》用明代晚近的圖像來替代唐宋名家畫蹟的現象，主要參考王靜靈，〈建立典範：王時敏與《小中現大冊》〉，收在《國立台灣大學美術史研究集刊》，第24期(2008)，頁188。

⁸⁸ 顧炳，《顧氏畫譜》(北京：文物出版社，1983)，頁160。

⁸⁹ 關於明代專業畫家的創作機制，主要參考 James Cahill, *The Painter's Practice: How Artists Lived and Worked in Traditional China*.



圖 72 唐寅，《畫山路松聲》，國立故宮博物院藏。



圖 73 傳燕文貴《溪山樓觀》，12 世紀前半，國立故宮博物院藏。

筆墨特色原本就被周臣等明代專業畫家沿用，唐寅曾向周臣學畫，也因此學習到這種山石畫風。⁹⁰相較之下，《函關雪霽》的山體則以淡墨線條勾勒輪廓，並用淡墨、短促的乾筆線條，淺淺皴擦出山體的質面和陰影，這種視覺表現顯然不同於《畫山路松聲》等較為常見的唐寅畫風，而接近如《溪山暮雪》的宋人雪景(圖 22，見頁 41)，而以貨車運輸作為前景，接著畫村落、樓閣為中景，最後以數層山體依次往遠景推進的「三段式」場景佈局，也接近台北故宮藏《溪山樓觀》一類的北宋大觀式山水構圖(圖 73)。⁹¹

⁹⁰ 有關唐寅的師承與畫風，參考江兆申，《關於唐寅的研究》(台北：國立故宮博物院，1976)，頁 100-128。Anne de Coursey Clapp 對唐寅運用李唐、劉松年一派的畫風傳統有較詳實的作品比對，見 Anne de Coursey Clapp, *The Painting of T'ang Yin* (Chicago: University of Chicago Press, 1991), pp.67-82.

⁹¹ Anne de Coursey Clapp 也注意到《函關雪霽》具有不同於李唐、劉松年一派的風格，並認為該畫應取用了源於 12 世紀的山水構圖，見 Anne de Coursey Clapp, *The Painting of T'ang Yin*, pp.168-171. James Cahill 也指出《函關雪霽》所用的山水構圖是某些郭熙傳統的宋元畫家會採用的設計，見 James Cahill, *Parting at the shore: Chinese painting of the early and middle Ming dynasty*,

《函關雪霽》跳脫唐寅承襲的南宋院體畫風，而直探北宋山水的格法，顯示作者創作此畫應有某種「仿古」的企圖。畫作上有唐寅的題詩：

函關雪霽旅人稠，輕載驢騾重載牛。

科斗店前山積鐵，蝦蟆陵下酒傾油。

詩中「函關」一詞，應是指函谷關這座位在漢唐故都西安、洛陽之間的重要關隘。函谷關除了因地勢險要，在古代被視為兵家重地之外，還因為處於聯絡兩大古代都城的主要交通路線之上，因而不難想像在唐朝時代，各類行旅隊伍在函谷關穿梭的情景。唐寅詩文開頭就敘述雪停之後，商隊旅人在函谷關絡繹不絕的景象，顯示嚴冬已過，各種運輸活動開始興盛起來。除了函關以外，還提及「科斗店」和「蝦蟆陵」兩個地名。「科斗店」位於山西晉城，除了座落在群山之間，它也地處在聯通山西與河南的交通要道之上。9世紀中，唐朝節度使劉稹發兵抵抗朝廷時，便因為在科斗店擊敗朝廷軍隊，而使士氣大振。⁹²不過，唐寅以科斗店入詩，應不是取其唐代古戰場的典故，而更可能是要取其交通要處的特性，衍生其行旅通達的意涵。「科斗店前山積鐵」意思是在前段雪停之後，冰雪開始融蝕，科斗店周邊的群山也褪去白雪皚皚的景象，顯露出其深色如鐵的原貌，進一步透露寒冬已過的訊息。另外，「科斗(蝌蚪)」也能與末句的「蝦蟆(蛤蟆)」相對，表現以動物名詞對句的趣味。至於「蝦蟆陵下酒傾油」，可先從唐代詩人白居易(772-846)膾炙人口的〈琵琶行〉來理解「蝦蟆陵」的所在，詩中在敘述琵琶女的身世時，說其：

自言本是京城女，家在蝦蟆陵下住。⁹³

唐代的京城是長安，蝦蟆陵即為唐朝長安一帶的地名，而「酒傾油」應該就是用滿溢的美酒和肥油，譬喻長安興盛繁華的景象。從全詩的文意歸納，唐寅這首題畫詩，應該是用古代的地名典故，表現寒冬的風雪停止後，行旅活動往來不絕的

1368-1580 (New York: Weatherhill, 1978), p.197.

⁹² 科斗店關於劉稹叛唐的史事，見司馬光，《資治通鑑》(四部叢刊正編本，台北：商務印書館，1979)，卷247，頁4下-16下。

⁹³ 白居易，〈琵琶引并序〉，收在氏著，《白氏長慶集》(四部叢刊正編本，台北：商務印書館，1979)，卷12，頁22上-24下。

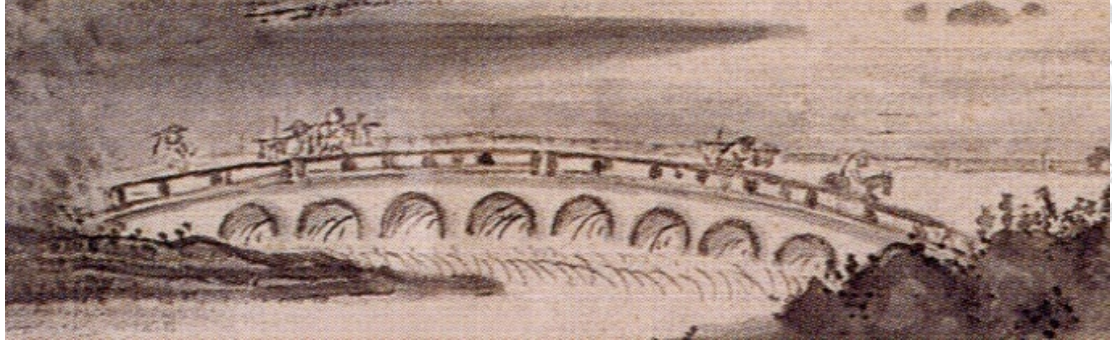


圖 74 王紱，《北京八景圖》卷局部，中國歷史博物館藏。

興盛景象，並可能進一步運用這種興盛繁華的詩文敘述，表達對某種積極理想的期待。若再以此詩來對照《函關雪霽》的畫面，畫中山石雖然仍可看見白雪覆蓋的山石，但是遠景主山的筆墨皴擦，已能看到山壁本身的質面，而畫中也有若干長出樹葉的林木，透露出雪停之後，萬物甦醒的揚揚生機。這種畫面上的表現，似是承接郭熙《早春圖》以降，那類用冬盡春來的景色，表達對繁盛榮景的期待，而畫中貨車運輸的場景，便是用來表現商旅興盛的理想意涵。貨車運輸的構圖，可能會讓人聯想到北宋韓拙「北山宜用盤車駱駝樵人背負之類」的論述，但由於韓拙對在北方山水畫中配置盤車只做「宜用」的建議，而非敘述某種固定且確立的習慣，顯示即使在韓拙所處的時代，盤車的構圖仍可能在描繪北方以外的山水畫中出現，而唐寅畫中題詩所提及的地點不只一處，且是依照詩文要表述的意涵，以及對句的講究來配置地名，這說明這幅畫作並不是要描繪特定的地點。《函關雪霽》的構圖設計，是要用冰雪行將融化的雪景山水，襯托貨車運輸的活絡。而詩中地名隱含的歷史和文化意涵，也透露唐寅應該是運用源自古代的典故，來表達祝福昌盛理想的畫意，相較而言，其地域的意識便顯得較為次要。

《函關雪霽》的仿古意識高於山水地域的考量，若對照明初到 16 世紀描繪北方地域的山水作品，也能凸顯《函關雪霽》的特出之處。傳世明代初期北方山水畫有行旅的作品，便難以見到貨車運輸的圖像，例如王紱《北京八景圖》中的行旅主要是過橋的挑夫(圖 74)，顯示韓拙「北山宜用盤車」的建議，並未被明初

的畫家積極追隨。相較之下，《函關雪霽》的貨車場景就顯得比較特殊，雖然畫中的貨車造形不同於宋元，顯示唐寅可能無法掌握宋元盤車圖中的貨車造形，或者是畫家考量觀眾不易從宋元的貨車造形來理解其運輸作用，因此改用較為直白的運貨表現來替代，但這並未妨礙畫家要將貨車運輸的場景配置在畫中的意圖。唐寅可能是在創作這幅有仿古意識的山水畫時，藉著宋元畫作表現積極運輸理想的繪畫題材加以發想，而在畫中配置貨車運輸的構圖。

而傳仇英本《清明上河圖》即使主要是在描繪明代都市繁榮的景像，但就題材而言也是源自於北宋張擇端的傳統。畫中貨車行旅的行進路線的左方，畫有一座可供歇息的客店，與元代盤車圖立軸的驛店場景組合似曾相識，不難推測作者可能對這種組合意涵有一定的理解。而這些造形較為特異的貨車，則為畫中增加了一些追想古代的「奇幻」意味。

觀察傳世的清代畫作，貨車運輸的圖繪主要仍出現在具有仿古性質的繪畫作品當中。例如乾隆年間(1736-1795)在宮廷供職的楊大章的《仿宋院本金陵圖卷》，畫中就有一段牛和驢騾共同拖拉的貨車(圖 75)，從貨車的車體來看，楊大章顯然掌握了宋元的貨車造形，而從車內滿溢出來的貨物包裹，可能就取用類似仇英《清明上河圖》對貨車的表現趣味。《仿宋院本金陵圖卷》可能要追摹承仿古畫作品，畫家較沒有創新的餘裕，而在《清院本清明上河圖》等可供畫家加以創作的題材中，就出現造型多變且功能不同的運輸車輿。《清院本清明上河圖》是清宮畫家合作的作品，此畫是畫家綜合明末諸本《清明上河圖》圖繪，再行創作而來，⁹⁴《清院本清明上河圖》也未忠實描繪北宋的貨車造形(圖 76)，而是取用類似《函關雪霽》一類半開放的車體，並將貨車原先的兩輪結構增加為四輪，讓車體看起來更加穩定，在傳仇英本的奇特貨車之外，創作了另一種理想運輸的表現。

除了宮廷的仿古畫作有貨車運輸的圖向外，清代還有若干來自民間職業畫家

⁹⁴ 關於《清院本清明上河圖》的製作與圖像來源，主要參考陳韻如，〈製作真境：重估《清院本清明上河圖》在雍正朝畫院之畫史意義〉，收在《故宮學術季刊》，卷 28，第 2 期(2010.12)，頁 1-21。

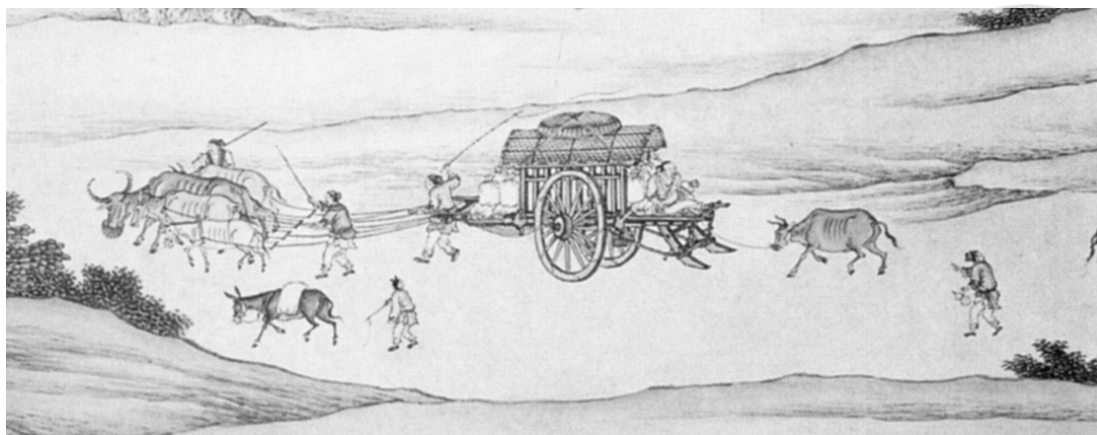


圖 75 楊大章，《仿宋院本金陵圖》局部，國立故宮博物院藏。



圖 76 《清院本清明上河圖》局部，18 世紀中，國立故宮博物院藏。

的盤車圖傳世。這些畫家大多以繪畫宋代山水風格的畫作知名，而從作品的構圖和風格也可以發現一些來自於宋元盤車圖的淵源。活動於 17 世紀晚期到 18 世紀初的揚州畫家李寅，便有數件盤車圖軸傳世，例如現藏於台北故宮的《秋山行旅圖》(圖 77)，畫中採用郭熙中軸式山水的畫面佈局，另一件藏於北京故宮的盤車圖(圖 78)，則略似《雪棧牛車圖》作遠景延伸的空間設計。這兩件畫作的山體表現與明末董其昌至王時敏以降的「正統派」仿古有明顯的差異，正統派畫家臨仿古人作品主要是學習運用筆墨來佈局山水，山體的立體結構和深度空間效果並非他們的臨仿焦點，以台北故宮藏王翬《臨范寬雪山圖》為例(圖 79)，畫中山石的表現重點在於如何在質面上畫出范寬密如雨點的筆墨，而忽略深度空間的暗示，使山石的結構較為扁平。另一位正統派畫家王原祁的《仿北宋人山水》的山石甚



圖 77 李寅，《秋山行旅圖》，國立故宮博物院藏。

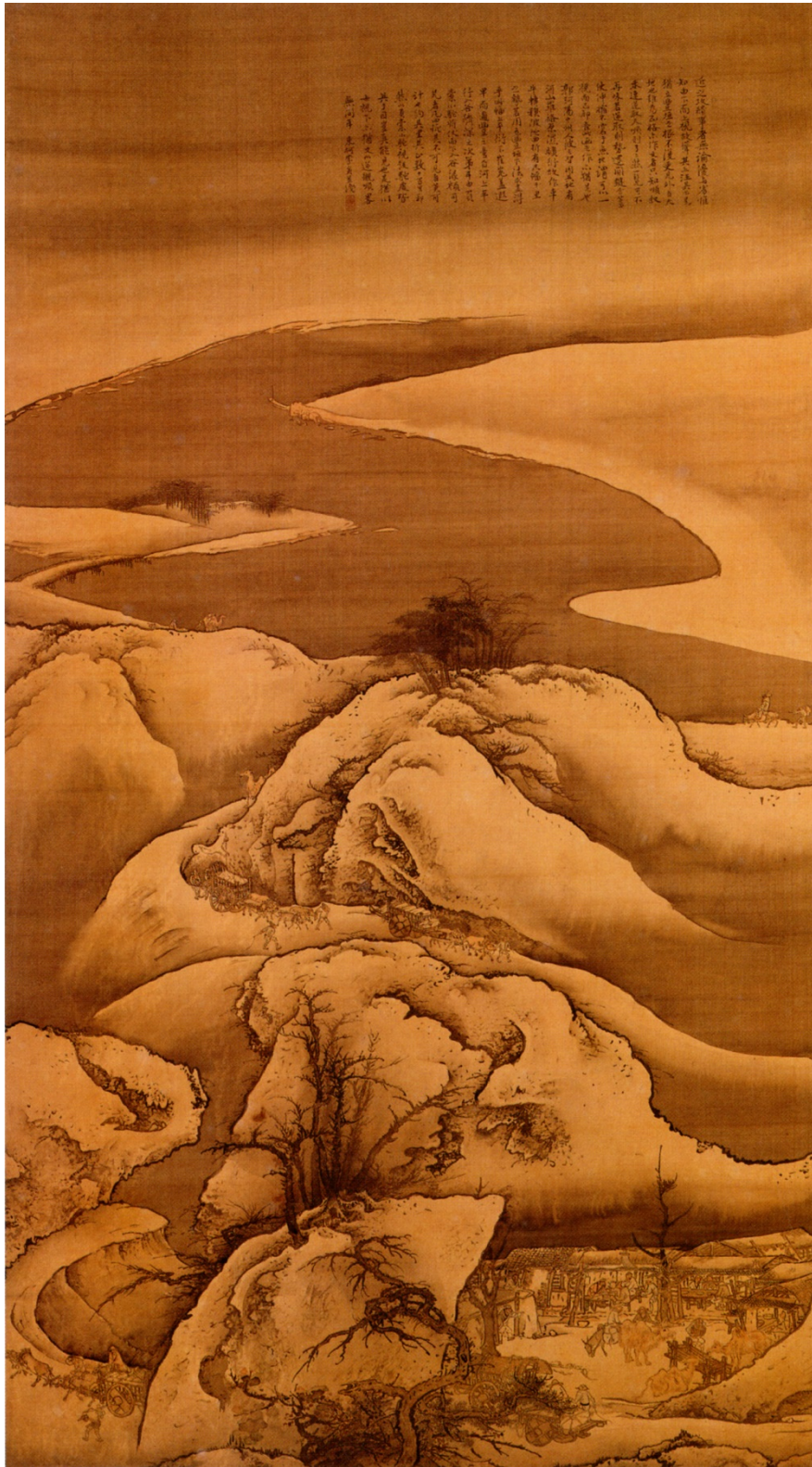


圖 78 李寅，《盤車圖軸》，北京故宮博物院藏。

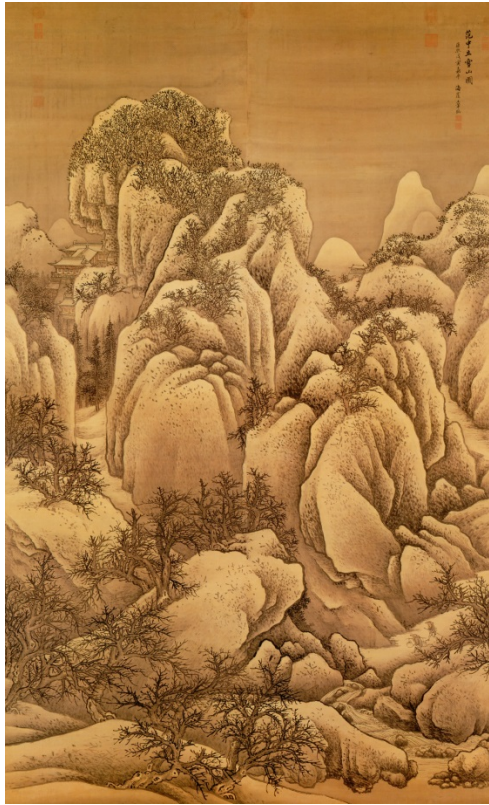


圖 79 王翬，《臨范寬雪山圖》，1698 年，國立故宮博物院藏。



圖 80 王原祁，《仿北宋人山水》，1715 年，國立故宮博物院藏。

至缺乏具體的輪廓線(圖 80)，全以長條的墨皴交疊出山體。相比而言，《秋山行旅圖》主山輪廓較為清晰，山體若干凹陷的造形，也表現了主山的立體結構，讓人聯想到宋人山水對於山石立體的著墨，這種有別於正統派等同時代常見的山水畫風，而取用了宋元山水另一種不同於黃公望等「元四家」的傳統，透露出李寅創作這類作品時的仿古傾向。李寅《秋山行旅圖》和另一件盤車圖都畫有相近的驛店場景，驛店裡人物坐在桌邊飲酒休息，以及驛店前方餵食駱駝，讓人輕易聯想到兩件元人盤車圖軸的構圖。畫中貨車有兩種造形，一種是傳統帶有車篷的車體，另一種則沒有車篷，直接以側面車欄框圍車體，這說明即使是李寅這類有意取法宋代繪畫風格的專業畫家，也對貨車的造形有多樣的詮釋。另外，他在畫上的題跋，也透露了他對這類畫作的主要關懷，《秋山行旅圖》有他「法郭河陽畫意」的題款，他在北京故宮的盤車圖則有較長的題跋：

近之攻績事者，無論優與劣，惟知由下而上視。故聳其上，汪其下，是獨立豐垣之根，不復更見外有天地也，雖為正格，亦作文者，只知順敘，未達逆取。夫順則了了，然一覽可不再味。若逆取則勢還關鍵含蓄，使伸縮不窘於無地，謂可以一視而正耶。吾此畫之作，亦尤是也。郭河陽中洲人，彼之習因其地有河山羅絡，原隰曠衍，故作車牛轉輿，陂陀曲折，有尺幅千里之勢，若用立豐垣下法求，盡得手。此幅上平行，下崔嵬，蓋遐卑而邇豐之啻，自河上平行入谷，躋深之次第耳。由負橐小駝將伏而下，入谷緣嶺，可見者凡四折，其不可見者莫可計也。約其里豈止數十百里耶，然以負橐小駝視飯駝處，皆具于目，豈真能見也，是猶以上視下，亦猶以逆視順略無間耳。

從題跋可知，李寅對這些畫作的主要關懷其實還是在如何取法宋人、特別是郭熙山水畫的優點特色並加以創作運用，貨車圖像雖然屬於他也擅長的界畫範疇，卻不一定是畫作最要緊的重點。值得注意的是，郭熙在北宋的畫史上少有關於盤車圖的記載，直到宋末元初，才有方回〈題譯學張提舉乃尊開封府尹張彥亨所藏郭



圖 81 袁江，《擬郭熙盤車圖》，1707 年，National Museum, Stockholm 藏。



圖 82 袁江，《擬郭熙盤車圖》局部。

熙盤車圖》傳世，張丑(1577-1643)在 1616 年成書的《清河書畫舫》曾提及郭熙《長谷盤車圖》的記載，⁹⁵再加上明末董其昌提及盤車圖必須取法郭熙、李唐的論述，這些 17 世紀的畫史對於郭熙盤車圖的記載與提倡，或許是李寅會以盤車圖來追法郭熙的依據之一。由此推論，李寅運用盤車圖式進行創作，很可能是因為他意欲從當時流傳的郭熙畫作題材加以發想。活動時期與李寅相近，亦曾以郭熙、李唐畫風而出名的揚州職業畫家袁江，也有盤車圖傳世。他的《擬郭熙盤車圖》可以從濕筆勾勒山石波浪般的輪廓造形，以及枝桠末梢往兩端分岔的形象表現(圖 81)，看出他與郭熙《早春圖》的淵源(圖 17，見頁 34)。而將貨車運輸的場景配置在中景中央，並以高處的滾輪繩索，輔助牽引正在上坡的貨車，減輕拖拉畜獸的負擔，向觀眾表現了運輸場景的趣味，也使運輸場景成為畫面的焦點(圖 82)，這或許是袁江試圖將源於古代的運輸圖式加以活潑化，藉此在取法古人的創作意識下，呈現出可讓當時觀眾產生共鳴的情景，進而在董其昌「南北宗論」裡被歸為「非正統」的「北宗」郭熙畫風中，表現了不同於清初四王等「正統南宗」以筆墨表現為主要重點的旨趣。⁹⁶另一位活動於乾隆時期的專業畫家袁耀也有盤車

⁹⁵ 見張丑，《清河書畫舫》，收在盧輔聖編，《中國書畫全書》(上海：上海書畫出版社，1992)，冊 5，頁 265 下。

⁹⁶ 關於李寅和袁江的畫作研究，以及其畫風與董其昌到清初四王「正統派」的關連與互動，主



圖 83 袁耀，《盤車圖》，1754 年，山東省博物館藏。

要參考 James Cahill, "Yuan Chiang and His School," *Ars Orientalis*, Vol.5 (1963), pp.259-272; Vol.6 (1966), pp.191-212.

圖傳世(圖 83)，袁耀常受雇於山西鹽商，他的盤車圖創作可能與表現北方山水會出現的貨車運輸場景有關。不過這幅立軸也異於當時的正統派主流，不取用元四家的筆墨風格，而是以源自帶有郭熙、李唐風格的筆法，並用宋人中軸三段式山水的構圖，用較為明確的結構輪廓表現來佈局山水，近景再取用貨車涉水的構圖，透過貨車行進的方向，導引觀者視線到中景右方可供歇息的山村，這種設計類似 Boston 本元代盤車圖軸的構圖，應該也是作者取用源於宋元盤車圖的圖像傳統而作。

綜觀傳世的明清盤車圖繪，可以發現盤車圖的創作主要出現在具有若干仿古意識的繪畫作品，例如源於宋代山水畫作的風格，或者是如清明上河圖一類的界畫題材。即使在個別的車體上有所變化和創新，但是從整體畫面的理解，畫家著重的是如何從古代的繪畫題材找到合於當代的形式理解，對於盤車圖傳統帶有的運輸意涵則未有太多的著墨。從傳世的作品觀察，盤車圖在明清時代已從表現理想運輸的繪畫傳統，轉變為仿古圖像的選擇之一，運輸的意涵連結在畫家對山水傳統和城市圖像追求承仿中，逐漸淡化。

相較之下，明末如《南都繁會圖》(圖 84)等城市圖像甚至已經沒有貨車運輸的場景，顯示當時貨車運輸已缺乏值得畫入街市之間的積極意義。即使是運輸相關的場景，貨車作為運輸圖像的代表之一，可能也已被水運船隻的圖像取代，除了明初周文靖《豐年瑞雪》這類與宮廷品味有關的作品使用船隻來代表運輸場景之外，到了 17 世紀如張宏(1577-約 1652)和袁尚統(1570-?)這類在蘇州活動的專業畫家，仍繼續創作如《曉關舟擠》這類船隻運輸的題材(圖 85)，這些江南的專業畫家面對的是一般的繪畫觀眾，顯然當時的觀眾仍然喜愛運輸相關的題材。⁹⁷明朝定都北京之後，依然如元代大都那般仰仗從南方運輸而來的糧食，但是不同於蒙元帝國採河運、海運並行的水路管道，明代放棄了海運的路線，因此糧食循水

⁹⁷ 有關 17 世紀蘇州畫家創作水運船隻相關的畫作以迎合市場，主要參考石守謙，〈物品移動與山水畫——日本摺扇西傳與山水扇畫在明代中國的流行〉，收在氏著，《移動的桃花源：東亞世界中的山水畫》(台北：允晨文化，2012)，頁 329-332。



圖 84 《南都繁會圖》，明晚期，中國國家博物館藏。



圖 85 袁尚統，《曉關舟擠》，1646年，北京故宮博物院藏。

路北運幾乎全仰賴京杭運河。為了保持運糧水路暢通，避免京師斷糧，明朝政府極為重視運河的維護和整治，這方面從明初運河輿圖的數量明顯增加可以看出。⁹⁸京航運河除了是糧食北運的重要路線之外，還是水路驛遞的主要管道，朝廷藉此傳遞公文、通報軍政情事，同時在河道旁亦設有水驛館，供往來使官休息。當時的交通往來，水路比陸路舒適且便捷，舟船在運河中平穩前進，往往比車輿的顛簸更吸引旅人，就運輸而言，船隻的承載量也比車輿為大。因此官員出外宦遊常藉水路而行，明末董其昌數次從北京出差南下，幾乎都循運河水路，並將收藏置於船中，還在船上創作詩文書畫，以此為樂。⁹⁹乘舟循運河宦遊，應是當時官員雅好文藝的一大樂事。不僅朝廷官員如此，民間人士南北往來，不論經商、趕考或旅遊，大多也以運河水路為優先考量。官、民都極仰賴運河水路，導致運河上出現舟船擁塞的現象，便是《曉關舟擠》所描繪的趣味場景。明代對於河運的重視，以及江南地區商業的發達，促使舟船運輸的形象在士人與民間有了新的積極意義，進而成為專業畫家迎合市場品味的繪畫題材。相較而言，盤車圖便不具備這類有利的條件，或許也因此較不受時人喜愛，而逐漸淡出畫家創作的選項。

小結

從傳世梅堯臣、歐陽修對盤車圖的題詩開始，盤車圖的繪畫場景就帶有兩面性，從正向的角度來看，寒林山野中的車輿運輸表現了家國社會堅忍不拔的生命力，然而從負面的角度觀察，卻是官府對基層軍民的剝削與壓榨，盤車圖的創作在宋元時代就在這種運輸場景的理想和現實之間拉鋸，直到圖像的理想性再也掩蓋不了現實的崩毀，並在明初帝王對繪畫藝術的武斷干預下趨於沉寂。

當 16 世紀畫家重拾盤車圖的形象時，盤車圖形式和意涵的連結有了新的變

⁹⁸ 關於明清運河輿圖的研究，主要參考 Benjamin A. Elman, "Geographical Research in the Ming-Ch'ing Period," *Monumenta Serica: Journal of Oriental Studies*, no. 35 (1981-83), pp.1-18.

⁹⁹ 關於董其昌循水路宦遊時的創作活動，主要參考傅申，〈董其昌畫畫船水上行旅與鑑賞、創作關係研究〉，收在《國立臺灣大學美術史研究集刊》，第 15 期(2003 年 9 月)，頁 205-297。

化，畫家一方面對貨車車體的形式傳統有更自由的發揮，另一方面則需要用直白的手法來為觀眾說明貨車的運輸意涵，透過車中貨物的展現，觀眾得以重新理解貨車的畫意。然而明清的畫家都未對貨車的運輸意涵作進一步的衍伸創作，而是另外將盤車圖視為可供追摹的古老圖像，使得盤車圖大多以「仿古」的面貌出現在觀眾面前，陸路運輸的車輿圖繪成為近似歷史標本的取材選擇。相較之下，舟船運輸等河運場景，則在明清重視南北運河的通暢，以及江南地區的商业藉著河運更加發達等歷史條件下，成為當時創作運輸形象的風行題材，張宏和袁尚統等職業畫家所畫的「塞船」場景，便是表現河運蓬勃的趣味景象。盤車圖創作的在明清時期的變化，使這種圖繪傳統，逐漸淡化直接表現運輸積極理想的角色，並透露了觀眾對運輸場景好尚的轉變。

結論



以車輿圖像的角度切入盤車圖的形塑與變遷，是要藉此探討運輸工具在古代文化中的理解和演變。從考古出土的成果可知，車輿早在先秦時期就有可觀的發展，但是車輿成為圖像的一部分，卻要到漢代才有較明確的考古依據，這說明現實世界的事物要被創作者轉化為圖像，往往需要特別的原由，讓現實事物具備某種值得成為圖像的意涵，才可能成為創作者的取材選擇。這種意涵往往反映了創作時代對這類事物的文化理解，並進一步透過承載著意涵的圖像，表達創作者的目的。以車輿作為例子，考古出土的漢代車輿圖像，大多出現在墓葬壁畫中的出行圖題材，顯然大隊出行的車輿具有特別的意涵，否則不會成為墓葬壁畫的題材選擇，而從歷史研究可知，車馬出行是漢代展現階級權威的重要象徵，禮儀制度對此有專門的規範，就算不論出土的出行圖壁畫是否合乎當時的禮儀規範，都可以推測創作者顯然要藉此推崇墓主的權威，於是出行圖的車馬不再只是車馬，還具有頌揚墓主的目標意涵。而本研究便是在相近的邏輯脈絡下，以盤車圖為例，思考在這類運輸車輿圖像歷史上的形塑和變化，在前人對「風俗畫」的研究基礎上，進一步探討古代對運輸圖像傳統的理解和想像。

綜觀傳世的歷史文獻和圖像資料，盤車圖的形塑並未有特定具體的源由，甚至連「盤車」一詞的意涵來源也不易追溯，張彥遠的《歷代名畫記》是現存最早記有盤車圖的文獻史料，但也僅出現在作者自述曾經臨摹盤車圖的小注之中。這種不利於盤車圖溯源的條件，也說明盤車圖隱微的發源。即使如此，我們仍能透過這種早期的文字資料，推測盤車圖在 8 世紀可能已有以牛拉車的圖像組合，並透過張彥遠的敘述，推測盤車圖很可能是擅長繪製車輿圖像的畫家創作的題材之一。利用這些文字上的蛛絲馬跡來對照傳世和出土的早期車輿圖像，發現由於牛隻可以載重致遠的獸力特質，使得牛車的構造在圖像上大多比馬車龐大且複雜，進一步透露了這種車輿往往需要比馬車精細的描繪技巧，間接說明了盤車圖的記

載為何會出現在董萼這類擅長描繪車輿、牛隻的畫家名下，最後據此推論，盤車圖的車輿圖像，應該是從牛車圖像衍生而來。


從 11 世紀開始，盤車圖開始有較多的相關文獻傳世，其中梅堯臣和歐陽修的盤車圖詩文就直接敘述了盤車圖的畫面內容，即使這兩段詩文提及的盤車圖作品並未留存，但是他們對畫中的場景描述，卻能對照到《開口盤車圖》、《清明上河圖》，以及《江山秋色圖》等 12 世紀中期以前畫有畜拉貨車的畫作之中，而這些畫作中的貨車都有相近的造形，並透過場景的搭配，透露貨車的運輸功能和場景特點，包括用兩頭以上的牛隻作為獸力拖拉的運糧車輿，以車隊的形式行進在山谷間臨水的道路上，並有過橋渡河的情節，這些場景都表現了盤車圖「運載遠行」的畫意。另外，從這些場景可以推測，盤車圖的其實也是數項帶有特定意涵的圖像組合而成，例如牛隻有作為馴化畜獸，且能載重致遠的意義。《開口盤車圖》將貨車運輸作為水磨坊製備穀糧的後續程序，暗示了貨車主要作為運輸糧食的功能；臨水過橋、行進在上下坡道路的場景，透露了貨車主要是在山野中遠行運輸的代表印象，藉由這些場景搭配，才較完整地表現出盤車圖運糧遠行的畫意。這種運糧遠行的意涵理解，已不同於出現在出行圖、表達主人富貴威儀的牛車圖像，而是具有更豐富的運輸意義。

從歐陽修、梅堯臣的詩文敘述可知，盤車圖是運用貨車車隊在山野中運輸的場景，來表達當時對貨車運輸遠行的印象。這種在自然山野的環境中畫有交通活動的畫面設計，與山水畫中的行旅題材有異曲同工的旨趣。山水畫在 10 世紀以降有較為成熟的發展，北宋時人所見的盤車圖，很可能因此運用行旅山水的畫面設計來佈局貨車運輸的山野背景。從傳世的山水畫作來看，12 世紀的《江山秋色》便是一個例子，畫卷末段對貨車運輸場景的描寫，與北宋時人對盤車圖的詩文記述雷同，可以藉此推斷盤車圖與山水畫的發展應有密切的關聯。就運輸場景的設計而言，從詩文對畫中車仗和牛隻的形容，以及《江山秋色》對車隊上下坡、渡水過橋的活動描繪，可以推想畫家應是要藉這類較為具體、也讓觀眾容易想像

的艱辛活動，來代表貨車運輸的印象。另一方面，車隊依序過橋，以及上下橋樑的過程中需要車伕與牛隻的通力合作，也有團隊秩序和協力的意味，再加上糧秣運輸在當時往往是朝政運作的重要課題，因此貨車運輸的場景，顯然也是畫家在《江山秋色》這類帶有太平政治理想的山水畫中重要的創作選擇。

行旅在不同的題材的山水畫中出現，往往也表達了不同的繪畫意涵。例如《溪山暮雪》等雪景山水中的行旅，就搭配畫面中飛舞的禽鳥以及茂密的竹林，一同在天寒地凍的環境中展現不息的生命力。貨車車隊也可視為運輸行旅的一類，而在寒冷的山野中畫有貨車運輸，不僅可以表現人物堅忍不拔的生命力，進一步還隱含了運輸等社會活動在逆境之中仍然運作不輟的理想期待。活動於兩宋交替的院畫家朱銳，或許就是透過這段動盪年代的背景契機，運用雪景和貨車的題材加以創作，而在歷史上留名。後世的盤車圖畫作，不論是否標為朱銳所畫，也大多以雪景山水作為背景，表達艱苦的環境仍不減工作意志的運輸理想。盤車圖便在借用這類山水畫的形式和畫意之後，發展出更多層次的表現和意涵，同時也進入山水畫發展的脈絡中，成為韓拙在《山水純全集》中表現特定地區風光的創作選項。車輿圖像在此不再限於少數貴族的權威表現，而是可以運用到更廣泛且積極的理想意涵。

由於今日缺乏北宋早期獨立的盤車圖畫作留存，在觀察傳世的盤車圖時，往往面臨作品創作時代的困惑，若要觀察盤車圖在不同時代的發展，就需要釐清這些盤車圖作品的創作時代。本研究在第三章從貨車的車體結構分析出發，以時代較為確切的作品作為標準，比對其他傳世的盤車圖畫作，排列現存盤車圖的風格序列。在比較的過程中，發現《閘口盤車圖》和《清明上河圖》等北宋的貨車圖繪會特別表現車體內外，以及上下的立體空間，同時也注意車輪的輪軸應在車底之下，且輪軸的位置應該稍往車體前方，以利貨車卸載等合理的機械結構關係。而貨車兩側車輪之間的空間關係，也具有暗示貨車立體結構的積極作用。這種空間表現的趣味到後來逐漸轉為以表現車體外部為主，並將車體外部四個方向的平



面作立體組合，再從這些平面上，描繪車體的造型和裝飾，這種作法與元代王振鵬的界畫作品異曲同工；而原先輪軸與車體之間的合理位置關係也逐漸廢弛，原本應該畫在車底下方的輪軸，開始有和車底同高的現象，輪軸與車體的前後關係也不再一致；車輪之間的空間關係也顯得較為紊亂，觀者不易藉著車輪之間的距離和角度釐清貨車的立體結構，這顯示畫家已不再注意表現貨車構造的合理關係。另外盤車圖的山水背景也是時代風格的判斷依據，對山體做的結構分析亦有助於釐清畫作的創作時代。由這些變化可以推斷，上海博物館藏傳朱銳《溪山行旅圖》冊頁應晚於 12 世紀初，另外一件有朱氏款的冊頁則晚於《溪山行旅圖》，而分別藏於北京故宮和 Boston 美術館、傳為宋人所畫的兩件盤車圖立軸，則應屬元代的作品。

在釐清傳世盤車圖的創作年代之後，就能針對宋代以後的盤車圖做進一步的分析和探討。對照北京故宮和 Boston 美術館藏盤車圖立軸的畫面可知，後者應是承用若干前者構圖設計的作品，但更值得注意的是，兩者畫中的驛店場景顯現了盤車圖的新變化，原先多提供旅人歇腳的驛店場景，在這兩件盤車圖中多了駱駝、運貨車輿等與運輸活動有關的事物，而驛店中出現侍飲、醉酒等場面，也是過去在描繪山野驛店時少有的設計。這些驛店場景的新變化，讓觀眾看到原先在山野中辛苦行進的貨車車隊，在畫面中多了可供歇息、且不論人畜都有飲食服務的美好去處。這種對運輸活動有所關懷的場景設計，意味著支持運輸活動的措施和機制在繪畫的創作上受到重視。對照運輸機制在蒙元時代的發展，不難察覺蒙古統治者對其廣大疆土上的運輸活動，建置了不同以往的運輸條件，驛店的功能受到特別重視，而盤車圖的驛店場景，很可能就是在運輸理想的轉變之下而出現的新發展。蒙元時代對於運輸的重視，也顯現在一些承仿過去畫有貨車圖繪的題材作品上，例如從《閘口盤車圖》可以發現，水磨貨車的構圖組合早在北宋晚期就發展成熟，但是當時的表現重點在於水磨製糧的場景，貨車運糧則屬於較為次要、邊緣的構圖，到了元代如《山溪水磨圖》在沿用水磨貨車的圖像時，貨車運

輸的畫面比例已明顯大於《開口盤車圖》，並進一步在《雪棧牛車圖》中超過水磨坊，成為貫串畫面的主軸，顯示在蒙元時代，糧食運輸所受到的關注，已超越糧食的磨製。分析這些原先被認為是宋人所畫的元代盤車圖作品，一方面能藉此發現運輸圖繪的重要性在元代有明顯的提昇，另一方面也讓人驚覺，以往對盤車圖的認知與詮釋，很可能是透過元人的形塑而來。

元人或許提昇了盤車圖的重要性，但是貨車運輸場景的圖繪給觀眾的觀感和理解，卻早在 11 世紀就埋下了盤車圖發展的風險。梅堯臣和歐陽修的詩文對於貨車運輸艱苦的描述，即使在積極面上可以表達堅忍不拔的理想期待，但從消極面而言卻很可能觸發官府徵集民脂民膏的聯想。兩者的拉鋸到了元代未曾稍歇，即使如虞集曾為盤車圖作詩歌詠天下家國的政治理想，但傳世更多的詩文卻藉著盤車圖批判官府對於人民的剝削，這種情形到了元代後期社會的矛盾衝突逐漸惡化，民間對官府對稅賦和力役的徵集欲發不滿，已致於爆發各種反抗政府的民變，最後使蒙元朝廷不堪應付，退回北方。透過詩文的理解以及時代背景的觀察，盤車圖在當時的負面觀感很可能已超過對運輸理想的期待。

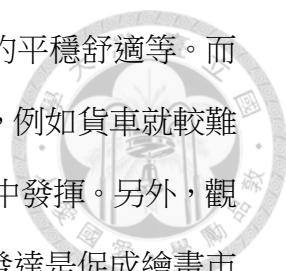
出身民間底層，在江南和中原地區取代蒙元帝國的明太祖朱元璋，很可能對這種被理解為民間疾苦的圖像較為反感，而使為宮廷服務的專業畫家迴避盤車圖的創作。由於表達這種負面觀感的詩文大多也是文人所作，因此盤車圖在文人之間可能也不受歡迎，造成盤車圖創作在明初較為沉寂。等到唐寅、仇英等明代中期的專業畫家重新選擇盤車圖繪時，已不再如實描繪宋元的貨車造型，而有較為自由的車體展現，例如《函關雪霽》和《太行情雪圖》降低貨車車體的遮蔽，使觀者可以更輕易地透過車中貨物來理解貨車的運輸功能，或者如仇英《清明上河圖》在畫出載運貨物的前提下改造貨車車體的構造，為這種來自古代傳統的車輿圖繪增添奇趣。事實上，這些專業畫家主要是以「仿古」的創作脈絡來取用盤車圖繪，而盤車圖以往具有的運輸理想意涵，到了此時就顯得較為次要。這種仿古脈絡也延續到清代如楊大章等宮廷畫家，以及李寅、袁江、袁耀等揚州專業畫家

的創作表現中，即使他們對貨車的傳統造形有較嚴謹的理解，但他們創作盤車圖時，最主要的關懷仍是與古代畫家的交流與承仿，而較少關照運輸活動的意涵表現。

盤車圖在歷史上的變遷，透露了不同時代對於車輿運輸有不同的文化理解，圖像的意涵就在這種不同的理解中，成為盤車圖能否成為創作選擇的主要原因。盤車圖能夠成為一項圖像傳統，是因為形塑初期對於車輿運輸有積極的文化意義；而盤車圖創作的式微，也是因為這種運輸場景的積極意涵在後期已逐漸不被時人認可，而後人再次取用盤車圖作為創作題材時，盤車圖已轉為畫家追索以往歷史圖像的選擇之一，而其原本指涉現世的運輸意義已被淡化。

以運輸意涵的角度來思考盤車圖的形塑和演變，也有助於思考不同時代有關運輸發展的歷史課題。若回顧盤車圖在北宋的形塑背景，不難發現除了運輸車輿之外，運輸船隻的圖繪也蓬勃發展，顯示人造運輸工具的圖像在當時有相似的人畫條件。關於北宋船運的圖像，現代學者大多從界畫的描繪技法觀察如郭忠恕《雪霽江行圖》（圖 86）和張擇端《清明上河圖》中的船隻表現，並從文獻史料的記載中，探討界畫描繪的圖像在北宋的政治與商業脈絡。¹⁰⁰到了明清時期，南北交通對於京杭運河的仰賴，以及當時江南工商業得力於水路運輸而發展，使得舟船運輸的場景在士人與民間都有積極的意義，而且隨著明末商業發達，旅遊活動開始盛行，不管是出外經商、科考，或者遊玩，許多旅客也是藉著舟船作為代步工具，這些旅行活動的場景，也成為可以得到繪畫觀眾共鳴的題材。而文人在舟船之上的鑑賞與創作活動，也增加了舟船圖像的意義層次。從這個角度來觀察，運輸圖像的發展，應該與觀眾對圖像意涵的理解有密切的關連，包括對不同運輸活

¹⁰⁰ 有關宋代水運船隻圖像的研究，Richard Barnhart 及劉和平著墨最深，Barnhart 注意的是界畫在北宋發展的歷史條件，他在 *Three Thousand Years of Chinese Painting* 一書有簡要的介紹，見 Richard Barnhart et al, *Three Thousand Years of Chinese Painting* (New Haven: Yale University Press, 1997), pp.102-105. 劉和平則在此基礎上梳理北宋船隻圖像背後的歷史脈絡，以及郭忠恕等界畫畫家在當時的成就意涵，見 Heping Liu, *Painting and commerce in Northern Song Dynasty China, 960-1126*, pp.167-172.，以及 Heping Liu, "'The Water Mill' and Northern Song Imperial Patronage of Art, Commerce, and Science", pp.566-577.，劉和平對《雪霽江行圖》的研究，則可見於劉和平，〈從風格演化到王安石變法：《清明上河圖》與十一世紀北宋宮廷繪畫〉，收在楊麗麗主編，《清明上河圖新論》（北京：故宮出版社，2011），頁 79-81。



動的性質理解，例如貨車運輸途中的顛簸艱辛，對比河運舟船的平穩舒適等。而運輸活動可以衍生的行為，也可能會影響觀眾對於圖像的理解，例如貨車就較難如舟船那般可以在其中進行創作活動的餘裕，也讓畫家不易從中發揮。另外，觀眾的性質或許也是重要的因素，以明清為例，明代後半商業的發達是促成繪畫市場得以在江南成形的主要原因，這些因為經商而致富的新興繪畫觀眾，對於舟船運輸等有關商旅活動的場景應較容易有所共鳴，而盤車圖這類陸路車輿的運輸場景，對這些以水運為主的江南繪畫觀眾可能就較為疏離。這些都是思考運輸圖像發展的各種面向。

運輸圖像的發展、差異及其原因，牽涉的是不同時代對於運輸活動的文化想像，人們對於運輸活動的多元理解，導致了個別圖像的發展差異。盤車圖演變所顯現的面向，應是我們探討有關運輸的文化想像時，值得思考的案例。

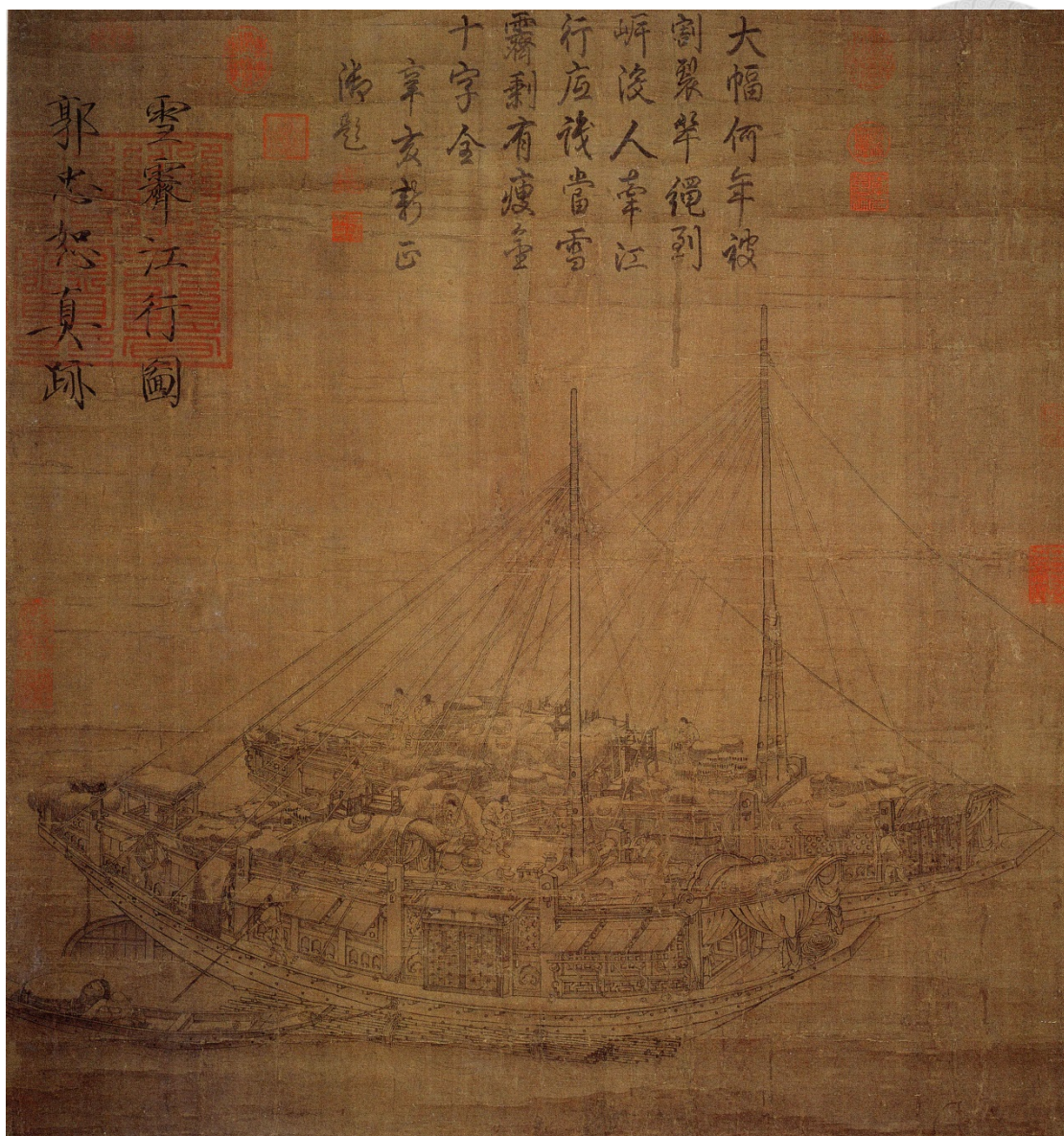


圖 86 郭忠恕，《雪霽江行圖》，國立故宮博物院藏。

參考書目



傳統文獻

(北宋) 不著撰人

《宣和畫譜》，收在盧輔聖編，《中國書畫全書》，上海：上海書畫出版社，1993，冊 2。

(明) 不著撰人

《永樂大典》，卷 19416，收在《史料四編·站赤·附驛站》，台北：廣文書局，1972。

(清) 不著撰人

《石渠寶笈續編》，台北：國立故宮博物院，1971。

(元) 方回

《桐江續集》，四庫全書珍本，台北：台灣商務，1970。

(元) 王冕

《竹齋集》，文淵閣四庫全書本，台北：台灣商務，1983。

(唐) 白居易

《白氏長慶集》，四部叢刊正編本，台北：商務印書館，1979。

(北宋) 司馬光

《資治通鑑·唐紀》，四部叢刊正編本，台北：商務印書館，1979。

(北宋) 李廌

《德隅堂畫品》，收在《中國書畫全書》，上海：上海書畫出版社，1993，冊 1。

(明) 汪珂玉

《珊瑚網》，收於《中國書畫全書》，上海：上海書畫出版社，1993，冊 5。

(元) 夏文彥

《圖繪寶鑑》，元刻本，收在近藤秀實、何慶先編著，《圖繪寶鑑校勘與研究》，南京：江蘇古籍出版社，1997。



(北宋) 郭若虛

《圖畫見聞志》，收在《中國書畫全書》，冊 1。

(北宋) 郭熙、郭思

《林泉高致》，收在《中國書畫全書》，冊 1。

(北宋) 梅堯臣

《宛陵集》，四部備要本，台北：台灣中華，1965。

(元) 莊肅

《畫繼補遺》，收在《中國書畫全書》，冊 2。

(唐) 張彥遠

《歷代名畫記》，收在《中國書畫全書》，冊 1。

(明) 張丑

《清河書畫舫》，收在《中國書畫全書》，上海：上海書畫出版社，1992，冊 5。

(明) 張岱

《西湖夢尋》，四庫全書存目叢書本，台南：莊嚴文化，1996。

(明) 董其昌

《容臺集》，四庫禁燬書叢刊本，北京：北京出版社，2000。

(北宋) 歐陽修

《歐陽文忠公集》，國學叢書本，上海：商務印書館，1936。

(元) 陳世隆編

《宋詩拾遺》，清鈔本，上海：上海古籍出版社，2002。

(北宋) 黃休復

《益州名畫錄》，收在《中國書畫全書》，冊 1。

(元) 趙孟頫

《松雪齋文集》，元刊本，台北：台灣學生書局，1970。

(元) 虞集

《道園學古錄》，四部叢刊本，上海：上海商務，1936。

(北宋) 劉道醇

《聖朝名畫評》，收在《中國書畫全書》，冊 1。

《五代名畫補遺》，收在《中國書畫全書》，冊 1。

(元) 蔣易編

《皇元風雅》，中華再造善本，北京：北京圖書館出版社，2006。

(北宋) 韓拙

《山水純全集》，收在《中國書畫全書》，冊 2。

(元) 顧瑛

《玉山璞稿》，叢書集成簡編本，台北：台灣商務，1966。

(明) 顧炳

《顧氏畫譜》，雙桂堂刻本，北京：文物出版社，1983。

近人論著

小林宏光

1988 〈顧炳による中國繪畫集大成の試み—萬曆三十一年(一六〇三)刊『顧氏畫譜』の研究〉，《實踐女子大學文學部紀要》，第 30 期，頁 143-173。

山西省考古研究所、太原市文物考古研究所編

2006 《北齊東安王婁叡墓》考古報告，北京：文物出版社。

王靜靈

2008 〈建立典範：王時敏與《小中現大冊》〉，收在《國立台灣大學美術史研究集刊》，第 24 期，頁 175-258。

石守謙

1993 〈明代繪畫中的帝王品味〉，收在《國立台灣大學文史哲學報》，第 40 期，頁 225-291。



- 1996 〈有關唐棣及元代李郭風格發展之若干問題〉，收在石守謙，《風格與世變：中國繪畫史論集》，台北：允晨文化，頁 131-180。
- 2001 〈風格、畫意與畫史重建——以傳董元「溪岸圖」為例的思考〉，收在《國立臺灣大學美術史研究集刊》，第 10 期，頁 1-36。
- 2007 〈洛神賦圖：一個傳統的形塑與發展〉，收在《國立臺灣大學美術史研究集刊》，第 23 期，頁 51-80。
- 2010 〈山水之始——由畫家與觀眾互動角度考察中國山水畫至 13 世紀的發展〉，收在顏娟英主編，《中國史新論·美術考古分冊》，台北：中央研究院、聯經出版，頁 379-476。
- 2010 〈隱居生活中的繪畫——十五世紀中期文人畫在蘇州的出現〉，收於石守謙，《從風格到畫意：反思中國美術史》，頁 207-226。
- 2010 〈對中國美術史研究中再現論述模式的省思〉，收於石守謙，《從風格到畫意：反思中國美術史》，台北：石頭出版，頁 35-51。
- 2012 〈物品移動與山水畫——日本摺扇西傳與山水扇畫在明代中國的流行〉，收在石守謙，《移動的桃花源：東亞世界中的山水畫》，台北：允晨文化，頁 277-342。
- 2014 〈趙孟頫乙未自燕回：元初文人山水畫與金代士人文化〉(未刊稿)

江兆申

- 1976 《關於唐寅的研究》，台北：國立故宮博物院。

吳同

- 1999 《波士頓博物館藏中國古畫精品圖錄：唐至元代》，金櫻譯，Boston, MA: 美國波士頓博物館；東京：大塚巧藝社。

吳旻旻

- 2010 〈漢畫像石「車馬出行圖」之帝國想像〉，收在《漢學研究》，卷 28，第 4 期，頁 1-39。

余輝

- 2000 〈宋代盤車題材畫研究〉，余輝，《畫史解疑》，台北：東大圖書，頁 71-89。
- 2010 〈地志學研究與《開口盤車圖卷》〉，收在上海博物館編，《千年丹青——細讀中日藏唐宋元繪畫珍品》，北京：北京大學出版社，頁

123-130。



周寶珠

1997 《清明上河圖與清明上河學》，開封：河南大學出版社。

林莉娜、張華芝

1989 《冬景山水畫特展圖錄》，台北：國立故宮博物院。

林莉娜、陳建志、鄭淑方

2014 《明四大家特展：唐寅》，台北：國立故宮博物院。

党寶海

2006 《蒙元驛站交通研究》，北京：崑崙出版社。

許郭璜

1995 〈南宋山水畫中的李唐風格〉，收在《宋代書畫冊頁名品特展》，台北：國立故宮博物院，頁 39-47。

陳韻如

2006 〈溪山暮雪圖解說〉，《大觀——北宋書畫特展》，台北：國立故宮博物院，頁 121-123。

2009 〈「界畫」在宋元時期的轉折：以王振鵬的界畫為例〉，《台大美術史研究集刊》，第 26 期，頁 135-192。

2009 《畫亦藝也：重估宋徽宗朝的繪畫活動》，國立台灣大學藝術史研究所博士論文。

2010 〈製作真境：重估《清院本清明上河圖》在雍正朝畫院之畫史意義〉，收在《故宮學術季刊》，卷 28，第 2 期，頁 1-64。

2013 〈張擇端《清明上河圖》的畫意新解〉，《國立台灣大學美術史研究集刊》，第 34 期，頁 43-104。

陳階晉、賴毓芝

2008 《追索浙派》，台北：國立故宮博物院。

國立故宮博物院編輯委員會編

1989 〈宋人雪棧牛車圖〉，收在《故宮書畫圖錄》，台北：國立故宮博物院，冊 3，頁 79-80。

曹家齊

2002 《宋代交通管理制度研究》，開封：河南大學出版社。

傅申

2003 〈董其昌畫畫船水上行旅與鑑賞、創作關係研究〉，收在《國立臺灣大學美術史研究集刊》，第 15 期，頁 205-297。

楊正泰

2006 《明代驛站考(增訂本)》，上海：上海古籍出版社。

勞榦

1993 〈漢隋之間的车駕制度跋〉，收在《中央研究院歷史語言研究所集刊》，第 63 本，第 2 分，頁 451-452。

渠傳福

2005 〈徐顯秀墓概述〉，太原市文物考古研究所編，《北齊徐顯秀墓》，北京：文物出版社，頁 7-13。

鈴木敬

1984 《中國繪畫史·中之一》，東京：吉川弘文館。

趙效宣

1983 《宋代驛站制度》，台北：聯經出版。

謝巍

1998 《中國畫學著作考錄》，上海：上海書畫出版社。

劉增貴

1993 〈漢隋之間的车駕制度〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》，第 63 本，第 2 分，頁 371-453。

劉永華

2002 《中國古代車輿馬具》，上海，上海辭書出版社。

劉和平

2011 〈從風格演化到王安石變法：《清明上河圖》與十一世紀北宋宮廷繪畫〉，收在楊麗麗主編，《清明上河圖新論》，北京：故宮出版社，頁 78-102。



穆益勤

1985 《明代院体浙派史料》，上海：人民美術出版社。

蘇同炳

1969 《明代驛遞制度》，台北：中華叢書編審委員會。



Barnhart, Richard

1997 *Three Thousand Years of Chinese Painting*, New Haven: Yale University Press.

Bush, Susan

1965 "Clearing After Snow in the Min Mountains and chin Landscape Painting", *Oriental Art*, vol. XI, no. 3, pp. 163-172.

Cahill, James

1963 "Yuan Chiang and His School," *Ars Orientalis*, Vol.5, pp.259-272.

1966 "Yuan Chiang and His School Part 2," *Ars Orientalis*, Vol.6, pp.191-212.

1978 *Parting at the shore: Chinese painting of the early and middle Ming dynasty, 1368-1580*, New York: Weatherhill.

1994 *The Painter's Practice: How Artists Lived and Worked in Traditional China*, New York: Columbia University Press.

Clapp, Anne de Coursey

1991 *The Painting of T'ang Yin*, Chicago: University of Chicago Press.

Elman, Benjamin A.

1981 "Geographical Research in the Ming-Ch'ing Period," *Monumenta Serica: Journal of Oriental Studies*, no. 35, pp.1-18.

Fong, Wen C.

1984 *Images of Mind: Selections from the Edward L. Elliott and John B. Elliott Collections of Chinese Calligraphy and Painting at then Art Museum, Princeton University*, Princeton, New Jersey: The Art Museum.

Liu, He-ping

- 1997 *Painting and commerce in Northern Song Dynasty China, 960-1126*,
Yale University, Ph. D. dissertation.
- 2002 “‘The Water Mill’ and Northern Song Imperial Patronage of Art,
Commerce, and Science”., *The Art Bulletin*, Vol.84, No.4, pp.566-595.

Needham, Joseph

- 1965 *Science and Civilisation in China*, Cambridge: University Press, 1965,
Vol. 4, Part 2. Mechanical Engineering.





圖版出處

圖 1 河北安平遼家莊漢墓中室西壁車馬出行圖，176 年。

中國墓室壁畫全集，冊 1，頁 83。

圖 2 西晉甘肅嘉峪關 7 號墓前室東壁莊園生活，4 世紀前期。

世界美術大全集·東洋編，冊 3，頁 82。

圖 3 北齊徐顯秀墓壁畫備馬圖，571 年。

徐光冀主編，《中國出土壁畫全集》，冊 2，頁 94，圖 84。

圖 4 北齊徐顯秀墓壁畫備車圖，571 年。

徐光冀主編，《中國出土壁畫全集》，冊 2，頁 96，圖 86。

圖 5 北齊婁叡墓壁畫備馬圖，572 年。

山西省考古研究所、太原市文物考古研究所編，《北齊東安王婁叡墓》(北京：文物出版社，2006)，彩版 62-63。

圖 6 北齊婁叡墓壁畫備車圖，572 年。

山西省考古研究所、太原市文物考古研究所編，《北齊東安王婁叡墓》(北京：文物出版社，2006)，彩版 68-69。

圖 7 《閘口盤車圖》，上海博物館藏。

浙江大學中國古代書畫研究中心編，《宋畫全集》(杭州：浙江大學出版社，2008)，卷 2，冊 1，頁 24-25，圖 2。

圖 8 張擇端，《清明上河圖》局部，12 世紀初。

浙江大學中國古代書畫研究中心編，《宋畫全集》(杭州：浙江大學出版社，2010)，卷 1，冊 2，圖 21。

圖 9 甘肅嘉峪關西晉墓壁畫殺牛。

曾布川寬、岡田健編，《世界美術大全集·東洋編》(東京：小學館，2000)，卷 3，頁 112，圖 55。

圖 10 甘肅酒泉丁家閘墓前室壁畫農耕，5 世紀早期。

宿白主編，《中國美術全集：墓室壁畫》(北京：文物出版社，1989)，頁 46，

圖 50。

圖 11 牛車，西晉甘肅嘉裕關 7 號墓前室東壁，4 世紀前期。

曾布川寬、岡田健編，《世界美術大全集·東洋編》(東京：小學館，2000)，卷 3，頁 82，圖 55。



圖 12 傳許道寧，《秋江漁艇圖》局部，The Nelson-Atkins Museum of Art 藏。

林柏亭主編，《大觀：北宋書畫特展》(台北：國立故宮博物院，2006)，頁 66，圖 8。

圖 13 范寬，《谿山行旅圖》局部，1000 年，國立故宮博物院藏。

林柏亭主編，《大觀：北宋書畫特展》(台北：國立故宮博物院，2006)，頁 54，圖 6。

圖 14 《江山秋色圖》局部：車隊，12 世紀前半，北京故宮博物院藏。

浙江大學中國古代書畫研究中心編，《宋畫全集》(杭州：浙江大學出版社，2010)，卷 1，冊 4，圖 44。

圖 15 《江山秋色圖》局部：行旅休息。

浙江大學中國古代書畫研究中心編，《宋畫全集》(杭州：浙江大學出版社，2010)，卷 1，冊 4，圖 44。

圖 16 《明皇幸蜀圖》，國立故宮博物院藏。

林柏亭主編，《大觀：北宋書畫特展》(台北：國立故宮博物院，2006)，頁 142-143，圖 22。

圖 17 郭熙，《早春圖》，1072 年，國立故宮博物院藏。

林柏亭主編，《大觀：北宋書畫特展》(台北：國立故宮博物院，2006)，頁 72，圖 9。

圖 18 王希孟，《千里江山圖》局部，12 世紀初，北京故宮博物院藏。

小川裕充、弓場紀知主編，《世界美術大全集·東洋編》(東京都：小學館，1997)，卷 5，頁 56，圖 42。

圖 19 傳朱銳，《溪山行旅圖》冊頁，上海博物館藏。

浙江大學中國古代書畫研究中心編，《宋畫全集》(杭州：浙江大學出版社，2008)，卷 2，冊 1，圖 15。

圖 20 《溪山行旅圖》簽款。



同圖 19。

圖 21 傅朱銳，《盤車圖軸》簽款

浙江大學中國古代書畫研究中心編，《宋畫全集》(杭州：浙江大學出版社，2008)，卷 6，冊 1，頁 138-143，圖 10。

圖 22 《溪山暮雪》，12 世紀前半，國立故宮博物院藏。

林柏亭主編，《大觀：北宋書畫特展》(台北：國立故宮博物院，2006)，頁 118，圖 18。

圖 23 《閘口盤車圖》局部

同圖 7。

圖 24：張擇端，《清明上河圖》盤車局部。

同圖 8。

圖 25 《雪溪行旅圖》，上海博物館藏。

浙江大學中國古代書畫研究中心編，《宋畫全集》(杭州：浙江大學出版社，2008)，卷 2，冊 1，圖 16。

圖 26：《雪溪行旅圖》簽款。

同圖 25。

圖 27 《岷山晴雪》，國立故宮博物院藏。

江兆申主編，《故宮藏畫大系》(台北：國立故宮博物院，1993)，冊 2，頁 111，圖 73。

圖 28 唐棣，《霜浦歸漁》，1338 年，國立故宮博物院藏。

江兆申主編，《故宮藏畫大系》(台北：國立故宮博物院，1993)，冊 4，頁 70，圖 159。

圖 29 《青山白雲圖》，北京故宮博物院藏。

李慧淑編，《中華五千年文物集刊·宋畫篇四》(台北：國立故宮博物院，1986)，頁 118，圖 116。

圖 30 陝西定邊郝灘一號墓室壁畫軺車，1 世紀。

《中國墓室壁畫全集》(石家莊：河北教育出版社，2011)，冊 1，頁 44，圖 52。



圖 31 徐顯秀墓壁畫備車圖局部

同圖 4。

圖 32 婁叡墓壁畫備車圖局部

同圖 6。

圖 33 敦煌莫高窟第 326 號窟東壁南側下層壁畫〈女供養人與牛車〉。

劉永華，《中國古代車輿馬具》(上海，上海辭書出版社，2002)，頁 152，圖 199-1。

圖 34 阿史那忠墓室壁畫牛車，7 世紀前半。

〈唐阿史那忠墓發掘簡報〉，《考古》，1977 年第 2 期，頁 140，圖 1。

圖 35 《江山秋色圖》盤車結構局部

同圖 14。

圖 36 《盤車圖》立軸，北京故宮博物院藏。

浙江大學中國古代書畫研究中心編，《宋畫全集》(杭州：浙江大學出版社，2008)，卷 1，冊 6，圖 103。

圖 37 北京本《盤車圖》軸，盤車局部

同圖 36。

圖 38 商琦，《春山圖》，北京故宮博物院藏。

海老根聰郎、西岡康宏主編，《世界美術大全集·東洋編》(東京都：小學館，1997)，卷 7，頁 76，圖 52。

圖 39 趙孟頫，《鵲華秋色圖》，1295 年，國立故宮博物院藏。

海老根聰郎、西岡康宏主編，《世界美術大全集·東洋編》(東京都：小學館，1997)，卷 7，頁 63-64，圖 40。

圖 40 傅朱銳，《盤車圖軸》，Museum of Fine Arts, Boston 藏。

浙江大學中國古代書畫研究中心編，《宋畫全集》(杭州：浙江大學出版社，2008)，卷 6，冊 1，頁 138-143，圖 10。

圖 41 李唐，《萬壑松風》，1124 年，國立故宮博物院藏。

林柏亭主編，《大觀：北宋書畫特展》(台北：國立故宮博物院，2006)，頁 102，圖 14。



圖 42 唐棣，《仿郭熙秋山行旅圖》局部，國立故宮博物院藏。

江兆申主編，《故宮藏畫大系》(台北：國立故宮博物院，1993)，冊 4，頁 73，圖 159-1。

圖 43 劉松年，《畫羅漢》，國立故宮博物院藏。

江兆申主編，《故宮藏畫大系》(台北：國立故宮博物院，1993)，冊 2，頁 48。

圖 44 武元直，《赤壁圖》，12 世紀前半，國立故宮博物院藏。

江兆申主編，《故宮藏畫大系》(台北：國立故宮博物院，1993)，頁 106-107，圖 69。

圖 45 傅朱銳，《盤車圖軸》前景

同圖 40。

圖 46 《牛車渡水圖》，私人藏。

余輝，《畫史解疑》(台北：東大圖書，2000)，頁 154，圖 98。

圖 47 《元世祖像》，國立故宮博物院藏。

James C.Y. Watt, *The world of Khubilai Khan: Chinese art in the Yuan Dynasty* (New York Metropolitan Museum of Art, 2010), p.4, fig.1

圖 48 劉貫道，《元世祖出獵圖》局部，國立故宮博物院藏。

蔡玫芬主編，《精彩一百·國寶總動員》(台北：國立故宮博物院，2011)，頁 299，圖 100。

圖 49 內蒙古赤峰市寧家營子元墓壁畫。

《中國墓室壁畫全集》(石家莊：河北教育出版社，2011)，冊 3，頁 122，圖 168。

圖 50 傅朱銳，《盤車圖軸》前景盤車

同圖 40。

圖 51 《牛車渡水圖》局部

同圖 46。

圖 52 北京本《盤車圖》軸，驛店

同圖 36。

圖 53 傳朱銳，《盤車圖軸》驛店

同圖 40。

圖 54 傳李成，《晴巒蕭寺圖》局部，The Nelson-Atkins Museum of Art 藏。

浙江大學中國古代書畫研究中心編，《宋畫全集》(杭州：浙江大學出版社，2008)，卷 6，冊 5，圖 21。

圖 55 傳關仝，《關山行旅圖》局部，國立故宮博物院藏。

林柏亭主編，《大觀：北宋書畫特展》(台北：國立故宮博物院，2006)，頁 32，圖 2。

圖 56 《山溪水磨圖》，14 世紀，遼寧博物館藏。

中國古代書畫鑑定組編，《中國繪畫全集》(北京：文物出版社)，冊 9，頁 177。

圖 57 《雪棧牛車圖》，國立故宮博物院藏。

王耀庭主編，《故宮書畫圖錄》(台北：國立故宮博物院，1989)，冊 3，頁 79。

圖 58 《雪棧牛車圖》局部

同圖 57。

圖 59 《元成宗像》栗子帽，國立故宮博物院藏。

沈從文，《中國古代服飾研究》(台北：南天書局，1988)，頁 398，圖 137-2。

圖 60 李在，《山莊高逸》，國立故宮博物院藏。

陳階晉、賴毓芝主編，《追索浙派》(台北：國立故宮博物院，2008)，圖 II-14，頁 76。

圖 61 李在，《山莊高逸》局部。

同圖 60。

圖 62 周文靖，《豐年瑞雪》，國立故宮博物院藏。

陳階晉、賴毓芝主編，《追索浙派》(台北：國立故宮博物院，2008)，圖 II-18，頁 81。

圖 63 戴進，《雪山行旅圖》，北京故宮博物院藏。

單國強主編，《故宮博物院藏文物珍品全集：院體浙派繪畫》(香港：商務印

書館，2007)，圖 68，頁 134。

圖 64 唐寅，《函關雪霽》，國立故宮博物院藏。

江兆申主編，《故宮藏畫大系》(台北：國立故宮博物院，1993)，冊 5，頁 89，圖 225。



圖 65 唐寅，《函關雪霽》局部

同圖 64。

圖 66 謝時臣，《太行晴雪圖》，1550 年，青島市博物館藏。

《中國美術全集·繪畫編 7：明代繪畫 中》(上海：上海人民美術出版社，1989)，頁 108，圖 98。

圖 67 謝時臣，《太行晴雪圖》局部。

同圖 66。

圖 68 謝時臣，《太行晴雪圖》局部。

同圖 66。

圖 69 《雪中行旅圖》，私人藏。

根津美術館編，《南宋繪畫：才情雅致の世界》(東京：根津美術館，2004)，圖 9。

圖 70 仇英，《清明上河圖》局部，遼寧博物館藏。

張萬夫編，《明四家畫集》(天津：天津人民美術出版社，1993)，圖 232。

圖 71 顧炳，《顧氏畫譜》(北京：文物出版社，1983)，頁 159-160。

圖 72 唐寅，《畫山路松聲》，國立故宮博物院藏。

江兆申主編，《故宮藏畫大系》(台北：國立故宮博物院，1993)，冊 5，頁 103，圖 229。

圖 73 傅燕文貴《溪山樓觀》，12 世紀前半，國立故宮博物院藏。

林柏亭主編，《大觀：北宋書畫特展》(台北：國立故宮博物院，2006)，頁 246，圖 40。

圖 74 王紱，《北京八景圖》卷局部，中國歷史博物館藏。

俞建華、陳松林編，《中國繪畫畫全集》(北京：文物出版社，2000)，卷 10，頁 23，圖 31。

圖 75 楊大章，《仿宋院本金陵圖》局部，國立故宮博物院藏。

王耀庭主編，《故宮書畫圖錄》(台北：國立故宮博物院，2002)，冊 21，頁 223。

圖 76 《清院本清明上河圖》局部，18 世紀中，國立故宮博物院藏。

王耀庭主編，《故宮書畫圖錄》(台北：國立故宮博物院，2002)，冊 21，頁 416。

圖 77 李寅，《秋山行旅圖》，國立故宮博物院藏。

余城編，《中國書畫：山水畫》(台北：光復書局，1981)，圖 83。

圖 78 李寅，《盤車圖軸》，北京故宮博物院藏。

楊臣彬主編，《故宮博物院藏文物珍品大系：揚州繪畫》(香港：商務印書館，2007)，圖 5，頁 6。

圖 79 王翬，《臨范寬雪山圖》，1698 年，國立故宮博物院藏。

江兆申主編，《故宮藏畫大系》(台北：國立故宮博物院，1995)，冊 12，頁 42，圖 461。

圖 80 王原祁，《仿北宋人山水》，1715 年，國立故宮博物院藏。

江兆申主編，《故宮藏畫大系》(台北：國立故宮博物院，1995)，冊 15，頁 58，圖 547。

圖 81 袁江，《擬郭熙盤車圖》，1707 年，National Museum, Stockholm 藏。

James Cahill, Yuan Chiang and His School, *Ars Orientalis*, Vol.5,(1963), fig.20

圖 82 袁江，《擬郭熙盤車圖》局部

James Cahill, Yuan Chiang and His School, *Ars Orientalis*, Vol.5,(1963), fig.18

圖 83 袁耀，《盤車圖》，1754 年，山東省博物館藏。

楊涵主編，《中國美術全集·繪畫編》(上海：上海人民美術出版社，1989)，冊 10，頁 133，圖 131。

圖 84 《南都繁會圖》，明晚期，中國國家博物館藏。

朱敏編，《中國國家博物館館藏文物研究叢書·繪畫卷：風俗畫》(上海：上海古籍出版社，2007)，頁 52-53。

圖 85 袁尚統，《曉關舟擠》，1646 年，北京故宮博物院藏。



石守謙，〈物品移動與山水畫——日本摺扇西傳與山水扇畫在明代中國的流行〉，收在氏著，《移動的桃花源：東亞世界中的山水畫》(台北：允晨文化，2012)，頁 331，圖 6-28。

圖 86 郭忠恕，《雪霽江行圖》，國立故宮博物院藏。

林柏亭主編，《大觀：北宋書畫特展》(台北：國立故宮博物院，2006)，頁 240，圖 39。

寫在論文之後




不只一次聽到老師和前輩們說，研究所畢業之後，再回來閱讀自己的碩士論文，常會對自己當時的研究「未臻成熟」，而感到尷尬。但如果換個角度，也可以理解成他們在畢業後有更精進的能力，而能夠做出超越自身過去的成果。在完成碩士論文的當下，我心血來潮去翻看過去在研究所做的課程報告，除了莞爾於以往的「幼稚」之外，更多的感想，其實是終於能在這些報告中，反思、發想更多的問題，然後發現：自己的眼光，真的跟以前不一樣了。

回顧研究所這段「眼光轉變」的過程，雖然自詡盡力，但更多的部分是許多人的幫忙，才讓我有當下的成果。在這段學習研究的歷程中，首先要感謝石守謙老師傳授「讀書」的方法，並在這一段跌跌撞撞的學習過程中，極有耐心地引導我繼續前進。當我論文研究瓶頸不斷時，老師循循善誘，提點我思考的方向，甚至應允我在論文中引用尚未公開的研究成果，彌補我在研究上的限制。隨著老師在課堂上的講解和討論，讓我體會到藝術史的研究絕不只是附庸風雅，而是有更積極的目標：從作品出發，最終要去探詢「怎麼像個人」的大哉問。今日能從以往看不懂的作品之中獲得感動，石老師的教導讓我受惠最多。

進入研究所最意外的收獲，是能學到建築史的知識和關懷。雖然從小就對古蹟和建築很有興趣，也非常關心台灣古蹟和歷史建物的情況，但一直苦於不知道怎麼去觀察這些建築，也因此說不出古蹟與「好建築」的價值。黃蘭翔老師教我從建築本身來關照其背後的時代意義，讓我在面對建築和身處的環境時，能有更細緻的觀察與共鳴。我深深感謝黃老師給我這段學習的經驗，當然，我也不能否認這種收獲對於我玩電腦遊戲時的巨大幫助。

在感謝老師時提及電腦遊戲，不免突兀，不過遊戲的確是我抒壓的方法之一。即使知道本所的風氣遠不如以往肅殺，但是各種學習和研究上的壓力，以及對自己的研究常沒有自信，讓我不時退縮和逃避。老師們似乎也意識到這種問題，並



透過不同的方法給我鼓勵。在此感謝施靜菲老師的打氣，您在許多報告場合的點頭鼓勵，真的讓我在緊張的當下，有了「把話講完」的信心。雖然我沒修過陶瓷相關的課程，但是謝明良老師提點的漢唐車馬研究，卻是我賴以論述早期車輿圖像的重要依據，在此向謝老師致上謝意。論文研究的過程中，我有幸到英國進行考察和報告，Shane McCausland 教授對於元代重視質面特性的提點，是我研究元代盤車圖的思考方向之一，在此感謝 McCausland 教授的建議。我還要感謝盧慧紋老師，雖然老師的提問每每讓我無法招架，但這些提問之後都刺激我反思未曾顧及的思考面向。除此之外，我還要感謝朱靜華老師，您對《閩口盤車圖》的講解，讓我第一次發現藝術品有積極的意義，因而啟發我對研究藝術史的興趣，您在研究所入學面試之前要我 Relax 的建議，至今仍然是我努力的功課。

三年半的碩士班生涯，不免有坐困愁城的時候，當我感到低落時，同在研究室的各位都曾給我安慰和激勵。在此感謝高明一學長在鑑定與人生上的提點，讓我更瞭解藝術史的領域和條件。蔡家丘學長和王淑津學姊不時的問候，讓我點滴在心。論文戰友樞文大大，在這兩年不斷提醒我論文研究該有的進度，感謝你的幫忙，讓我能夠同時畢業，要是晚一點，就沒有活體資料庫許哲瑛的加持了。另感謝林宛萱、王亮鈞、許涵、黃怡寧、林珮菱、白庭瑄、李有容、柯輝煌、陳姿琳、葉雅婷耐心聽我在研究室碎嘴，也抱歉耽誤你們不少工作的時間。

能夠拿到藝術史的學位，也要感謝當初陳俊良老師的建議，從新聞系轉到藝術史研究的領域，當時覺得過於大膽，到現在已是讓我無悔投入的地方。另感謝阿貫老師，當時距離論文大綱口試不到一個月，心裡還揣著為什麼古人要畫盤車圖的困惑，就隨著老師在南迴公路上飛車前進，踏查各個部落社區，雖然在車上暈得七葷八素，事後回想時，卻觸發我推想盤車圖的創作動機：舟車勞頓要有意義，必然是為了更積極的理想。這項經驗和反思，是我研究盤車圖的熱情和動力。

一年的論文研究，常在一天的工作之後太過緊繃，在此謝謝詹秉峰無酒精的特調和無菜單的宵夜，幫助我舒緩工作的疲憊。另外也謝謝高小莫帶我去大甲媽

祖遶境，暫時跳脫煩悶的情境，用雙腳一步步走過各鄉各里，體會人情互動的溫度。當然，我沒忘記我們的還願之旅。

我也要特別感謝父母包容我堅持就讀藝術史研究所，即使家庭拮据，爸爸甚至為此親上台北，勸我不要選擇沒有「錢景」的領域，但後來仍然默默支持我至今。雖然生活越來越緊湊忙碌，卻越能體會家人的無私支持。也謝謝弟弟珀瑞在台北工作之餘，還要照顧這個哥哥的生活，有點難為情，但更多的還是感謝。

最後，也不是最後。從決定念藝術史研究所時，為我找書、問人，在我壓力過大時安撫不忘提醒，一起討論新的想法，一起出遊，一起吃食，一起觀察，一起幫忙。該說謝謝，也知道不該只是謝謝，只想對侯宗佑說：讓我們繼續一起，一起成長，一起成家。

石老師說，論文的修改是沒有止盡的。我的感謝也沒有止盡，但我知道，將來用更精進的眼光看待這份論文，才是我最好的報答。

2015 年 2 月 12 日於台北萬隆