國文學報　　第五十期
2011 年 12 月　　頁 209～244
臺北：國立臺灣師範大學國文學系
ISSN：1019-6706

唐孫樵〈興元新路記〉青松驛以北驛路之現地研究

簡錦松*

（收稿日期：100 年 6 月 24 日；接受刊登日期：100 年 10 月 12 日）

提要

唐代自秦入蜀的谷道中，褒斜道的聲名最著。唐人孫樵曾寫下〈興元新路記〉，詳細記載沿途驛站和驛程，成為研究褒斜道的重要參考文獻。本文以現地研究方法，利用本人實地考察所記錄的 GPS 位址和照片資料，在 GoogleEarthPro 衛星地圖上，擬測〈興元新路記〉中所有的驛路與驛站。由於孫樵高度寫實，使本文能將「興元新路北段」全部在衛星地圖中呈現出來。

關鍵詞：唐代、褒斜道、孫樵、興元新路、現地研究

* 現任中山大學中文系教授，兼韓國研究中心主任。

一、前言

唐代對於褒斜道的歷史文獻和詩文記載，總量並不算多，但是其中卻有古文獻中相當罕見的一篇文章——孫樵〈興元新路記〉，[1]孫樵約在大中四年（850 年）經過這條重新整修的褒斜驛路，深有感觸而寫下此文。[2]文中詳細記載所經驛站和驛程，並對沿途景物適時解說，實用價值極高。今人在研究褒斜路時，幾乎都引用了這篇文章。[3]不過，多數引用者都從文學欣賞的角度，闡析其修辭之美與寄慨之深，至今尚無人從實證的角度去檢驗它所記載的全程路況與里程，也未能具體指出其所說路線，本文特別從這個研究視野，深入探討。

所謂「興元新路」，興元乃興元府之省稱，今為漢中市。[4] 興元府為山南西道節度使的治城，褒斜路南段即由山南西道節度使管轄（北段歸鳳翔節度使主守）。大中三年（849）十一月整修褒斜路，便由山南西道節度使鄭渥、鳳翔節度使李玭從南北分別進行，當時新修文川谷路，又修治了斜谷路，兩節度使各有勞績。大中四年點檢褒斜路時，仍由山南西道節度使封敖與鳳翔節度使李玭分別辦理。[5]

唐代山南西道和鳳翔兩節度的分界，是以秦嶺山脈中的地形自然分隔線，配合州縣疆界的人文區畫而形成的。以褒斜路來說，河池關應為兩節度分界，而且歸屬山南西道。[6]因此，《唐會要》八六〈道路目〉的記載，及《冊府元龜》所收鄭渥〈文川谷路斜谷路置驛奏〉一文所云：

---

1 孫樵字可之，一作隱之。生卒年及里貫不詳。宣宗大中九年（855）進士，官中書舍人，僖宗廣明元年（880），詔赴岐隴行在，中和四年（884）作文集自序，時任職尚書省職方郎中。

2 關於孫樵經過本路的年代，陶喻之：〈唐孫樵履棧考——兼論興元新路記〉，《文博》（1994 年 02 月），頁 58，認為作於大中三年（849）末或大中四年（850）初，他又主張孫樵出蜀還秦在大中四年夏季。此說近之，惟〈記〉所載景觀不類冬季，大中三年末的考慮可以不必。

3 〔清〕徐廷鈺，萬方田，羅秀書：《褒谷古蹟輯略》（刻本，同治 12 年漢南試院本，現藏美國哈佛大學漢和圖書館，影本觀自 Google 圖書網），數次討論本文。《文物》1964 年曾論及此文，並載有石刻拓本。嚴耕望：《唐代交通圖考》（臺北市：中央研究院歷史語言研究所，1986 年）。亦極重視之，下文當再述之。郭榮章所撰文（見後），皆針對此文而作。李之勤：《西北史地研究》（鄭州市：中州出版社，1994 年），頁 113－117，也引用此文。

4 唐初稱為梁州，置總管府。天寶元年，改為漢中郡，仍為都督府。乾元元年（758），復為梁州。興元元年（784）六月，因唐德宗避難時以此為行在，升格為府，號興元府。官員資序，一切同京兆、河南二府，參見〔五代〕劉昫：《舊唐書》（北京：中華書局，1975 年），卷 39，頁 1528。

5 見〔唐〕李林甫等撰，陳仲夫點校：〈道路〉，《唐會要》（北京：中華書局，1992 年），卷 86，頁 1573。又見鄭渥：〈文川谷路斜谷路置驛奏〉，《全唐文．唐文拾遺》（臺北：大通書局印行，1979 年），卷 31，頁 1573。

6 譚其驤：〈山南東道、山南西道〉，《中國歷史地圖集．隋唐五代十國時期》（北京：中國地圖出版社，1982 年），第五冊，頁 52-53，亦作如是繪製。

當道先准敕文，新開文川谷路，從靈泉驛至白雲驛共一十一所。

乃是以其本人所轄山南西道境內驛路為單位，將河池關以南至興元府的路段，合稱文川谷路。實際上，從白雲驛南下到青松驛，仍然是循褒斜舊道作了修補，到青松驛之後，新路折而西行，才與褒斜舊道分離。本文以「青松驛以北驛路」為範圍，便取義於此。鄭渥〈文川谷路斜谷路置驛奏〉繼續又說：

其斜谷路創置驛五所：平州驛一所、連雲驛一所、松嶺驛一所、靈谿驛一所、鳳泉驛一所，並已畢功訖。

這段文字應是代鳳翔節度使報告了其所修治的路段。五驛名稱，與孫樵所記不同但極相似，〈興元新路記〉云是平川驛、連雲驛、松嶺驛、臨溪驛，「川」「州」可能是形近而訛，「臨」「靈」可是音近而訛，「溪」「谿」本是同字，本文不擬辨其是非，因論主是孫樵，故文中採用孫樵所記驛名。[7]「斜谷道」也不全在斜谷，平川驛就在褒河上源紅岩河畔，也就是在褒谷中。因為主要在斜谷中，所以取斜谷為名。這一作法，與「文川谷路」部份，只有青松驛以下才是新開路，卻全部稱為「文川谷路」的處理方式相同。

孫樵在〈興元新路記〉中，採取全程觀點，作一貫敘述，把全路都當作新路，並未刻意分別斜谷路和文川谷路。[8]不過，因為整體的工程應以山南西道負責的文川谷路較為重要，因此，呈上的奏表由鄭渥發出，孫樵的讚美與哀歎，也都為鄭渥而發。

這篇文章中，孫樵提供了許多重要線索，有利於和現地實物結合，為興元新路進行定位：第一，孫樵所記的里程，如以唐代大里換算，極接近現代道路的公里數。第二，孫樵明確記載某段路沿澗而行，研究者可由溪谷去尋驛路的路線。第三，孫樵當時所見的晉碑，至 20 世紀 70 年代仍然存在，可為考察的準確座標。第四，孫樵在道里和驛站之外，喜歡記載山水交會或山谷寬窄的特徵，這些紀錄十分清晰，例如無定河橋、八里坂之前的二橋、五里嶺、平川驛、青松驛，在與現地山川比對後，都可以找到明確的地點。

本研究的目的是利用〈興元新路記〉具體明確的驛路里程和路況記載，與現地的高度相合的特性，進行現地研究，希望能在傳統文獻書面討論的方法之外，找到一條通向真相的新路。至於前賢的研究，限於投稿字數，不擬深論。

---

7 依〈奏〉文敘述次序觀之，鳳泉驛可能在鄠縣。

8 或認為斜谷乃為舊道，孫樵題目既然是「興元新路」，只有自「南鄭北」到「河池關」的這一段路才是興元新路，這是不正確的，詳閱本文後自可判別。

具體作法是，首先引述〈興元新路記〉青松驛以北的文句，然後提出本人的研究方法。接著，先解說主要地標「二十四孔閣晉碑遺址」，而後再以孫樵原文的次序為次序，以驛為單位，結合衛星定位技術，逐一檢驗孫樵的敘述，以擬測這條驛路的可能路線。

研究範圍，以青松驛（今江口鎮）以北的驛程為主。孫樵是從扶風縣，經由郿縣進入秦嶺，[9]進入秦嶺後一直到青松驛，都走在斜谷和褒谷中，也就是〈興元新路記〉中所說的「褒斜舊路」或「斜谷舊路」。[10]到青松驛時，驛路忽然折而向西，疑為鄭渥新開文川谷路的新作部分。青松驛正是這條興元新路的分界點，因此本文結束於青松驛，將來再就「青松驛以南驛路」部份作後續研究。[11]

二、孫樵原文與研究方法

1. 〈興元新路記〉原文

本文的主軸，是針對孫樵〈興元新路記〉原文的分析，因而有必要請讀者先仔細詳讀原文。下文是〈興元新路記〉青松驛北的部份，記載了自北端入口扶風縣出發之後，到青松驛為止的驛站及驛路里程、沿途景觀：

1. 入扶風東皋門，十舉步，折而南。平行二十里，下念濟坂。下折而西行十里，渡渭，又十里至郿。
2. 郿多美田，不為中貴人所并，則籍東西軍，居民百一繫縣。自郿南平行二十五里，至臨溪驛。驛扼谷口，夾道居民皆籍東西軍。
3. 出臨溪驛百步，南登黃蜂嶺，平行不能百步，又步登漅漅嶺，盤折而上甚峻。（原注：漅嶺北並澗，可為閣道，平出漅漅嶺南，可罷漅漅路。）下漅漅嶺，嶺稍平。二嶺之間，凡行十里。

---

9 因為眾所周知的因素，郿縣的郿字，現在中國大陸改寫成眉字。本文主要採用郿字，唯有在舉稱姜眉公路（留壩縣姜窩子至郿縣）時，使用眉字，以符合現況。

10 〈興元新路記〉有「至興元西，平行三十里，至褒城縣，與斜谷舊路合矣。」及「滎陽公為漢中，以褒斜舊路修阻，上疏開文川道以易之。」二段。

11 依孫樵所記，驛路到「青松驛」始西折而去，至「文川驛」前出秦嶺南口。由此看來，它的路線既不同於留壩－鳳州路，也不同於留壩－漢中路，應是新作的文川谷路。但「文川驛」究竟在那裡？從古代方志到現代學者，皆以今陝西省漢中市城固縣的文川鎮，當作孫樵筆下的文川驛，參見《城固縣志》（臺北：成文出版社，1969 年）。今城固縣文川鎮中心通山公路的十字點（33°12'38.28"北，107°10'6.78"東），已在秦嶺南麓外的平地，距離秦嶺山口約七公里。不過，城固縣在褒谷之東，如依照〈興元新路記〉的指引，出秦嶺山口及文川驛，乃在褒谷之西，都和今人所見相反。本人在前度考察時，曾想深入江口鎮西面山谷，作進一步考察，限於出國日數而且相關的果難極多，因而未果進行。將來有時間和經費時，將再赴現場，重啟調查。

4. 自臨溪有支路，直絕澗，並山復絕澗，[12]虵行磧上十里，合於大路。（自註 秋夏此路當絕）
5. 下黃蜂嶺，復有支路並澗出漅漅嶺下，行亂石中五六里，與澗西支路合。（自註秋夏此路亦絕）
6. 由大路十里，橋無定河。河東南來，觸西山，下隳，號怒北去。河中多白石，磊磊如斛。
7. 又十里，至松嶺驛，逆旅三戶，馬始食茅。
8. 自松嶺平行又三里，逾二橋。登八里坂，甚峻。下坂，行十里，平如九衢。又高低行五里，至連雲驛。
9. 自連雲驛西平行二十里，上五里嶺，路極盤折。凡行六、七里，及嶺上，泥深滅踝。（自註無關本論文，省略）路旁樹往往如挂塵纓，纚纚而長，從風紛然。訊於薪者，曰：「此泥榆也」，豈此嶺常泥而樹有此名乎？凡泥行十里，稍稍下去。
10. 又平行十里，則山谷四拓，原隰平曠，水淺草細，可耕稼，有居民，似樊川間景氣。又五里，至平川驛。
11. 自平川西並澗高下行十里，復度嶺。（自註：嶺東度澗可詣為閣路，平行五十里出嶺西，亦古道），上下嶺凡五里復平，不能一里，復高低，有閣路。行七、八里，扼路為關。關，北為臨洮，南為河池。自黃蜂嶺洎河池關，中間百餘里，皆故汾陽王私田，嘗用息馬，多至萬蹄，今為飛龍租入地耳。
12. 入關行十里，皆閣路並澗，閣絕，有大橋，蜿蜿如虹，絕澗西南去。橋盡，路如九衢，夾道植樹，步步一株。凡行六、七里，至白雲驛。
13. 自白雲驛西並澗皆閣道，行十里，巖上有石刻，橫為一行，曰：「鄭淮造。」凡三字，不知何等人也。又一十三里，至芝田驛，皆閣道，卒高下，多碎石。
14. 自芝田至仙岑，雖閣路，皆平行。往往澗旁谷中有桑柘，民多叢居，雞犬相聞。水益清，山益奇，氣候甚和。
15. 自仙岑南行十三里，路左有崖，壁然而高，出其下，殷其有聲，如風怒薄冰，里人謂之「鳴崖」，豈石常鳴耶？抑俟人而鳴耶？
16. 又行十五里，至二十四孔閣，閣上巖甚奇，有石刻，其刻云：「褒中興閣主簿王顒漢中郡道閣縣椽馬甫漢中郡北部都郵迥通都匠中郎將王胡典知二縣匠衛績教蒲池石佐張梓等百二十人匠張羌教褒中石佐泉疆等百四十人閣道教習常民學川石等三人。」凡七十字，其側則曰：「太康元年正月二十九日。」按其刻乃晉武平吳時，蓋晉由此路耳。

12 「絕澗」一詞指渡溪，「並澗」一詞指沿溪而行，閣道，即棧道。

17. 又行十五里，至青松驛。自仙岑而南，路旁人煙相望，澗旁地益平曠，往往墾田至一、二百畝，桑柘愈多。至青松，即平田五六百畝，谷中號為夷地，居民尤多。[13]

原文沒有分段，我依照路況特徵、驛站所在等條件加以分隔，以便與後文配合觀覽。文中所載各驛間的里程，可簡化為：

> 扶風縣－40 里－郿縣－25 里－臨溪驛－30 里－松嶺驛－(20)里－連雲驛－(44.5)里－平川驛－40 里－白雲驛－23 里－芝田驛－(31)里－仙岑驛－43 里－青松驛，合計 296.5 唐里。[14]

上述具體的驛名和驛驛之間的里程，是〈興元新路記〉的重要特點。全程里數共約 296.5 唐里，若與姜眉公路的里程比對，須不計入扶風縣到郿縣的 40 唐里，則為約 256.5 唐里。以唐代 1 大里等於 531 米來換算，相當於 136.201 公里，[15]2000 年初建成的姜眉公路，自眉縣到江口鎮的里程是 131 公里。唐代驛路與現代公路的建設條件不同，必然會有差別；但因為兩者同樣取道紅岩河與斜水河谷，因而里程十分接近。文獻和實測之間吻合的經驗不多，可見本文對於唐代文獻研究方法的啟發，極有價值。

我採取唐大里（1 里＝531 米）而不取唐小里（1 里＝442.5 米），是從實地印證孫樵文章得到證明而採用的。在我之前，也有類似的發現，據「陝西省文物管理委員會」與「中國科學院考古研究所西安唐城發掘隊」在 1958、1963 年兩度經由考古測量，實測唐長安外廓城的數據，與《唐六典》所載的唐西京外郭城的里步數比對，結果顯示「平均一唐里等於 525.95 米」，與唐大里非常接近，[16]可知唐大里用於官書的里程，是有實證根據的。

---

[13] 本文所引〈興元新路記〉，使用中央研究院「漢籍電子文獻資料庫」之〔清〕董誥等編，《全唐文》（北京：中華書局，1987 年），卷 794，頁 8327-8328。並參校《孫樵集》（臺灣：臺灣商務印書館，1967 年，重印上海涵芬樓《四部叢刊》據明天啟間吳郡刊影印本），卷 4，頁 4 上-10 下。《孫可之文集》（揚州市：廣陵書社，2003 年，影印宋蜀刻本），卷 4，頁 2 下-5 下。對於各版本文字不同處，逕取義之尤長者而用之，讀者如須其他版本異文，請取各書比對。

[14] 此處計算的里數，應視為重要參考值，而非絕對值，不同於已知定點的實際數值，誤差在所難免。為詮釋古書而進行擬測研究，本來就是從大體考量和誤差校正之中，來進行嚴謹的推論。為了貫串扶風縣到青松驛全程道路的研究，這樣的計算工作是必要的。里程數的來源，是從孫樵所提供的數據直接登錄或相加而來，遇「六、七里」之類，則取其半為「6.5 里」。其中有三處加了（）號，分別是「松嶺驛和連雲驛」、「芝田驛和仙岑驛」之間的里程，因為孫樵未記載或記載不明，有不確定因素。「連雲驛和平川驛」之間的里程，可能有原文錯誤，在內文中都已做了討論，括號中的數字是推算後的結論。

[15] 依據胡戟：〈唐代度量衡與畝里制度〉，收入河南省計量局主編：《中國古代度量衡論文集》（鄭州市：中州出版社，1990 年），頁 316，載唐代里制。如果用唐小里，換算為 113.5 公里。

[16] 唐西京外郭城，據〔唐〕唐玄宗撰、李林甫等注：《唐六典》（北京：中華書局，1987 年），卷 7，頁 214，所載「城東西十八里一百一十五步，南北十五里一百七十五步」，合計城周約 67 里 220 步，1958 年和 1963 年實測長安城牆，約為 35.6 公里，平均一唐里等於 525.95 米。請參考《考古學報》，第 3 期（1958 年 3 月），頁 79－94，以「陝西省文物管理委員會」具名，由杭德州等人撰寫的〈唐長安城地基初步探測〉，和《考古》第 11 期（1963 年 11 月），頁 595－611，「中國科學院考古研究所西安唐城發掘隊」具名，由馬得志撰寫、郭義孚繪圖的〈唐代長安城考古記略〉。

但我也曾大量比對過《元和郡縣圖志》所記載的里程，發現這部重要的唐代地理著作，極可能是採取唐小里的。以本文所記載的「自鄖南平行二十五里，至臨溪驛，驛扼谷口」為例，孫樵所說的 25 里，須以大里計算，為 13.275 公里。《元和郡縣圖志・鄖縣》則云：「終南山，在縣南三十里」，這三十里以小里計算，同為 13.275 公里。鄖縣的縣城不大，縣南到秦嶺入山谷口，直線距離約 12.8 公里，非常明確。可見兩人對相同位置的記法，使用了不同的「里」單位，李吉甫用了小里，而孫樵則用了大里。我這次使用唐大里來換算孫樵這篇文章，經過貫通此段全程之後，發現誤差很小，還可以 Google Earth Pro 的衛星地圖中，標定擬測所得的可能位置，這是很值得注意的訊息。

孫樵此文的另外一個特色，就是指出道路大部分沿澗而行這一點。眾所周知，褒斜路是因為道路沿著「斜水」與「褒水」兩條河谷開闢而得名，孫樵在文章中也具體反映了這個事實，上述青松驛以北的路線，除了在五里嶺翻越過秦嶺梁一小段外，全程大多數被標示著沿循溪澗而行。

「五里嶺」是本段秦嶺的最高點，褒、斜二水以此為分水嶺。五里嶺以東的路段，都循斜水而下。斜水發源於太白鰲山，北流到五里嶺折而東下，東行至鄖、太白、岐山三縣交界的斜谷峪，再折向北，流出秦嶺，於岐山縣五丈原注入渭水。現在的地名已不稱為斜水，自太白縣桃川鎮以上稱桃川河，出桃川鎮之後稱石頭河。

五里嶺以西的路段，沿著褒河上源紅岩河谷（又稱紅崖河）而西而南。紅岩河流到留壩縣江口鎮，納入從西北來的太白河而成為褒河，再流至漢中市，注入漢水。不過，興元新路到江口鎮以後，並不順著褒河主流南下，具體的路線，我將在青松驛以南的研究論文中，再作解說。

2. 研究方法及其價值

唐宋元明的古文中，經常可發現兩種不同的寫作趨尚，一是重視各項實際數據，以精細記載為先；一是重視載道興感，以理氣風華為主。此文屬於前一類，孫樵詳細記載每個驛站及里程，只有少數遺漏。而且，他所記載的沿途山谷、河川、原隰、居民的種種景觀，至今多可以覆驗，相當值得重視。

我在全程研究中，發現至少有下列八點，孫樵的文章與現地完全相符：

1. 鄖縣至秦嶺入山口這一段，里數和景物符合。
2. 「（無定）河東南來，觸西山，下瀼，號怒北去」，溪流的位置、走向全合，以及由秦嶺入山口到此的里數，大體符合。
3. 「自松嶺平行又三里，逾二橋。」，當地有明顯的寬闊支流注入斜水，地形特徵相符。
4. 「自連雲驛西平行二十里。」路況、方向及里程皆相合。

5. 「上五里嶺，路極盤折，凡行六、七里。」，五里嶺今稱衙嶺，是本段道路中唯一翻越秦嶺的高點，現地特徵皆相符。
6. 寫平川驛前，「山谷四拓，原隰平曠，水淺草細，可耕稼，有居民，似樊川間景氣。又五里，至平川驛」，計算里數，應在今太白縣城，景觀特徵相符。
7. 二十四孔閣碑，在 20 世紀 70 年代尚存，有拓片及遺址。
8. 二十四孔閣之南至青松驛，里程與景物都和現今江口鎮中心的特徵相符。

眾所周知，像秦嶺這樣的大山，古今山體是不會有巨大改變的，而河川流量未必相似，河川路徑未必沒有改變，但是，像第 2、第 3 兩項所提出的大型支流，我們都可以在孫樵所指示的里程點，同樣遇到他所描述的河谷。像第 5 項所提出的五里嶺，不論從里程、山勢、古今地名相似度，都和現在的衙嶺相同。其他各款所列出的，也都可以明確指述，這些決不是巧合。

在過去，這篇文章幾乎是人人必定援引的，但無人從分析文中路況和數據的角度著眼。大陸學者關心褒斜道的，大多是本地學者，他們的注意點主要放在石門和二十四孔閣的古跡，或是文獻中的古地名，如武休、赤崖等的古今變遷。所以，引用〈興元新路記〉時，也多只用於那些討論。

嚴耕望的《唐代交通圖考》一書是近代最傑出的巨著，他在〈漢唐褒斜驛道考〉章，從古今文獻中推考褒斜驛道的名實，還附了手繪地圖。[17]我在秦嶺進行現地研究的幾年中間，《唐代交通圖考》第三卷所談到的各個地點，我幾乎全部親自調查過，也可以一一覆驗他手繪地圖的得失。書中對〈興元新路記〉也有著墨，不過，嚴氏雖然引述了孫樵的文句，主要是在談論二十四孔閣和晉碑，並略述文川道的今說。[18]

學術研究的途徑甚多，前賢的煌煌成就，讀者已可取讀，本文擬從自定的道路，進行現地研究。拜現代科技之賜，我們可以利用現代公路和汽車，利用高階相機，快速地觀察孫樵所描述的景物，也可以利用 GPS 定位技術和 GoogleEarthPro 衛星地圖，摹擬推演孫樵敘述的驛路，經過層層細密的嚴謹比對，重探孫樵的描述中唐代「興元新路」的實況。

---

17 嚴耕望：《唐代交通圖考》（臺北市：中央研究院歷史語言研究所，1986 年），第 19 卷，頁 700-753，專論漢唐褒斜驛道。他自述研究方法，並提出著名的結論，說：「詳考史傳、志書、政典、詩文、石刻、雜著，乃知唐世所謂褒斜道絕大多數指褒城至鳳州（今鳳縣）道而言，實為北魏所開之迴車道，攘褒斜之古名耳。前賢未察，因同名而誤為一道，致唐史典籍反多可疑，故為之辨，並詳其驛程焉。」見《唐代交通圖考》，第 19 卷，頁 701。

18 嚴氏對孫樵文章的內容，並未多談。他在論及羅秀書〈跋孫樵新記〉一文時，僅稱「亦有可能」。在〈漢唐褒斜驛道考〉章結論中說：「關於唐代舊新褒斜兩道之行程，可謂呈『Y』字形，即其南段只一線，即漢魏以來褒斜舊道之南段，其出口在褒水入漢水處之褒城縣。」此『Y』字形的左臂，並非孫樵所說的路線，他也略而不辨。見前註，頁 725-726。

我的研究方法是，首先收集有關褒斜路的古代詩文、歷史文獻和現代論文，並將焦點集中在各家對孫樵〈興元新路記〉的討論上。藉由完整蒐羅相關史料和正確解讀前輩著作的經驗，對孫樵原文也作了逐字逐句的精細研讀。而後，我分別在 2009 年 11 月及 2010 年 8 月，兩度拿著〈興元新路記〉，到秦嶺中檢驗孫樵敘述內容的虛實。

我由漢中市租車出發，循著褒、斜二水流域的山川特徵，翻越秦嶺，到鄠縣以後，再回到漢中市。考察時以〈興元新路記〉的立場為立場，沒有其他預設立場。考察路線的選擇，是因為孫樵在文中大量指出「沿澗行」，正好新修的姜眉公路也是大部分沿澗行，而且出發點、經由地、目的地也都與〈興元新路記〉相同，[19]所以就以姜眉公路為憑藉，利用公路設施，進行考察。

考察中使用 GARMIN GPSmap 60CSx 衛星定位儀，先設置自動記錄航跡功能，同時使用手動定位，手動定位的規則是：(1)車行每隔 500 米設置一個 GPS 定位點，(2)進入和離開村莊，或是道路、橋樑、隧道，都設置 GPS 定位點，(3)與孫樵描述類似之處，停車特別觀察，也加入 GPS 定位點。取得上述 GPS 數據之後，再將它輸入 GoogleEarthPro 的衛星地圖中，進行比對作業。實地影像方面，由我和攝影家陳丁林先生沿路拍攝載有 GPS 數據的大量照片。可以說，相當程度地掌握了確實的現地情況。

完成上述基礎工作之後，再利用 GoogleEarthPro 衛星地圖上的測量工具，先從扶風縣向南，依照孫樵所記載的里程數，一段一段將原文的描述轉化為現地的位置，一直到二十四孔閣南方的青松驛為止。然後反轉過來，從二十四孔閣南的青松驛，同樣依照孫樵的指示，一段一段向北推擬，一直到扶風縣為止。經過這樣來回多次的印證，找出其中齟齬不合之處，最後對本段驛程，做出了合理的擬測。具體的作法如下：

1. 找出標竿位置：

首先，我在研究過程中，找出具有確定位置的地點，製作測量標竿。這些標竿必須本身是可以獨立確定位置，也就是說，不必使用推論，就可以直接定位出 GPS 測點的，我找到是四個點，從北到南依次是臨溪驛、無定河、五里嶺、二十四孔閣晉碑遺址。

2. 依孫樵原文計算

找到標竿之後，以各個標竿為基準點，再依據孫樵所記的里程和路況，在 Google Earth Pro 的衛星地圖上，沿澗或沿陸測量，找到最相符的位置。這類的定位，有登八里坂前的逾二橋處、連雲驛、河池關、河池關內大橋、白雲驛、仙岑驛、青松驛等。

[19] 主要的區別是，興元新路的起訖點是扶風縣和興元府，姜眉公路的起訖點只有姜窩子到鄠縣，姜眉公路比較短，包含在興元新路之中。

3. 孫樵原文無記載或記載有誤的處理：

少數的地名或驛站，孫樵沒有記載里程（如芝田驛至仙岑驛），或里程有疑（如八里坂），則運用了推算的方法。以芝田驛到仙岑驛為例，文中雖無里程，我先從白雲驛向南依孫樵所記的里程計算，擬定了芝田驛的位置，再從南側的二十四孔閣向北，仍依孫樵所記二十四孔閣至仙岑驛的里程計算，找到仙岑驛的位置，這樣一來，由於芝田與仙岑兩驛的位址已定，即使孫樵原文沒有記載，也可以合理推得兩驛的里距。此外，八里坂附近無論如何不可能形成八里的距離，乃以現地的可能性作了推算。還有，在五里嶺至平川驛間，出現一個疑為傳抄之誤的里數，也運用證據推算誤差數，提出修正值。

經過上述的工作取得的地點定位，我都加上 GPS 定位，並將其可信度等級分為四級，以「1－確定、2－附近、3－代表位置、4－擬測」來標示，並在下面的表 01 中記載清楚。註記「確定」者，指該位置不必利用其他定點運算，即可獨立定位。「附近」指該位置不必與其他定點運算，已可確定在此 GPS 點附近；或經過運算之後，亦可以確定在此 GPS 點附近者。「代表位置」指已知的縣鄉村鎮各級行政單位，面積較大，指定一點為代表位置，以利於全線推擬的工作。「擬測」是指經由嚴謹的文獻推論和衛星地圖作業後，摹擬出最可能的位置。「擬測」的信度雖然最低，但並非是不可信的，都是反復的運用各種方法，找到符合孫樵文中各種里程和路況的地點之後，才指定一點作為代表中心而測出 GPS 定位的。

在 GPS 位址的標記方面，我對於各測點的 GPS 定位經緯度，都計算到秒級，這樣做是有目的。GPS 數據到秒級的時候，指的就是確定的一個小點，以我使用的 GARMIN GPSmap 60CSx 來說，儀器上經常標示誤差值在 4 米至 6 米。現地研究的對象是古人的詩文記載，即使是很確定的位置，如前述無定河的山崖與溪谷的交會點、五里嶺的最高越嶺點、二十四孔閣晉碑炸毀的遺址，也不可能完全聚焦到誤差極小的 GPS 定位點上。因此，我在選定地點來作測量，等於是指定一個中心點，告知讀者在這個中心點的 GPS 位址周邊，就是我所指的地點。隨著目標的大小不同，位址周邊的開放程度當然不同，但讀者可以拿這個中心點作立足點，游目四望，來檢驗和觀察自己之所需。

擬測工作，雖然是以證據為核心，但也不可能完全沒有盲點。請讀者會觀全體研究，不要執著在一個地點、一個 GPS 位址的得失。但如發現本研究有任何一個誤失，也請提出駁正。

下面，我再將扶風縣到青松驛之間的驛程，利用 GoogleEarthPro 的衛星地圖標示出來，並且將每個驛站的可能位置和其他相關定點的 GPS 位址，列表於地圖之後，供讀者參考。

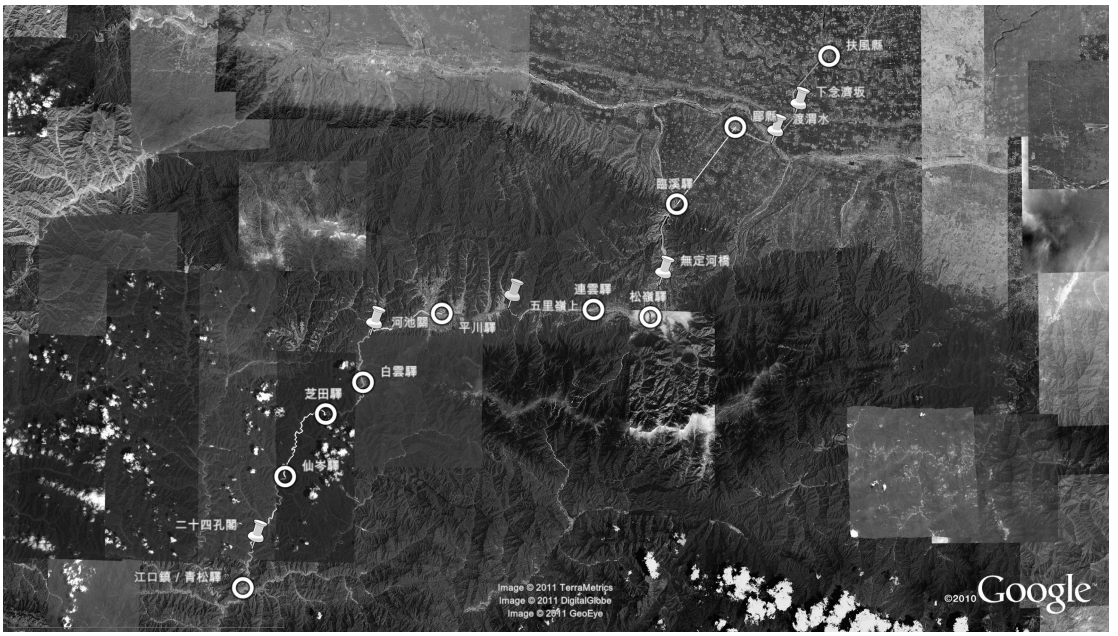

圖 01　孫樵〈興元新路記〉所載褒斜新路北段驛程圖

表 01　興元新路記相關地點 GPS 位址索引表

位置	GPS 位址	備註
扶風縣	34° 21'35.24"北，107° 52'39.29"東	代表位置，今縣城
念濟坂	34° 18'45.46"北，107° 49'51.98"東	擬測，疑為今午井鎮
下念濟坂處	34° 17'9.61"北，107° 49'58.29"東	擬測
渡渭	34° 15'18.17"北，107° 47'56.38"東	擬測
鄠縣（眉縣）	34° 16'23.72"北，107° 44'55.48"東	代表位置 ，今縣城
臨溪驛	34° 10'53.58"北，107° 39'53.09"東	附近
無定河橋西端	34° 5'12.18"北，107° 38'22.21"東	確定
松嶺驛	34° 2'57.04"北，107° 37'37.04"東	擬測
逾二橋處	34° 2'30.48"北，107° 37'2.18"東	附近
下八里坂	34° 2'26.71"北，107° 36'35.88"東	擬測，今白雲峽東口
連雲驛	34° 3'33.70"北，107° 32'46.35"東	擬測，今為桃川鎮
五里嶺登嶺之始	34° 2'44.17"北,107° 26'28.47"東	擬測，以姜眉公路量計
衙嶺二大字石刻	34° 3'49.81"北，107° 26'10.81"東	附近
五里嶺越嶺最高點	34° 3'35.57"北，107° 25'42.48"東	確定，姜眉公路上
泥行十里盡處	34° 2'46.41"北，107° 22'24.47"東	附近，今塘口鎮
平川驛	34° 3'10.23"北，107° 19'52.29"東	擬測，今太白縣城內
紅岩河與上河會流處	34° 3'23.68"北，107° 18'9.17"東	確定
河池關	34° 1'36.17"北，107° 13'44.70"東	附近
大橋東端	33° 59'49.58"北，107° 13'7.38"東	擬測，在今上白雲村

位置	GPS 位址	備註
白雲驛	33° 58'15.90"北，107° 13'10.85"東	附近，今為下白雲村
鄭淮碑	33° 56'42.77"北，107° 12'32.40"東	附近
仙岑驛	33° 51'26.86"北，107° 6'32.35"東	確定
柏樹溝口	33° 46'22.60"北，107° 3'45.87"東	確定
二十四孔閣晉碑遺址	33° 46'24.78"北，107° 3'45.64"東	確定
青松驛	33° 43'39.95"北，107° 3'0.70"東	附近，今江口鎮
文川鎮	33° 12'38.28"北，107° 10'6.78"東	代表位置，今鎮名

下文中，我也用了一些照片來幫助解說，因篇幅所限，其實是不夠的，讀者可以在 GoogleEarth 上沿著本文所敘述的路線尋找照片，凡署名為「遊龍」的就是我所拍攝上傳的，對於閱讀本文應有幫助。

三、二十四孔閣晉碑的今昔及其定位作用

在孫樵的敘述中，有八個點是精確不可移的，其中之一便是「二十四孔閣晉碑」，這塊古碑原件，已在近年修路時炸毀，其遺址在「留壩縣江口鎮鍋廠村第三村民組柏樹溝口北」，GPS 位址為 33° 46'24.78"北，107° 3'45.64"東，海拔高度約 971 米。[20]

孫樵〈興元新路記〉首先記載了這塊晉碑：

> 又行十五里至二十四孔閣。閣上巖甚奇，有石刻，其刻云：「褒中與閣主簿[21]王顒、漢中郡道閣縣掾馬甫、漢中郡北部督郵迴通、都匠中郎將王胡、典知二縣匠衛績、教蒲池石佐張梓等百二十人、匠張羌、教褒中石佐泉疆等百四十人、閣道教習常民學川石等三人。」凡七十字，其側則曰：「太康元年正月二十九日」[22]，案其刻乃晉武平吳時，蓋晉由此路耳。

這塊晉碑在後世方志中有記載，也有拓片，也經過多人現地考察，我是在 2010 年 8 月 30 日到現場考察。

---

[20] 本文所載海拔高度，都是本人使用 GARMIN GPSmap 60CSx 衛星定位儀所測得的數值。在海拔的正確性方面，我曾經多次以 GARMIN GPSmap 60CSx 所測得的數值，與標記於水庫、山峰或其他公共設置高度標示的海拔數值校正，發現其大多數時候，差距皆在 0 米~6 米之間。

[21] 四庫本「與閣」主簿，中華書局點校本《全唐文》作「興閣」，據石刻拓本是「典閣」。

[22] 晉武帝太康元年正月二十九日，應為咸寧六年（280/3/17 丁巳），因為太康改元在咸寧六年四月二十九日，正月時尚為咸寧年號。碑記既書太康元年，刻成時應已在四月二十九日以後。或者「正」字為「四」字之訛。又案：晉武帝於咸寧五年（279）十二月伐吳，其時蜀地早已歸晉，軍隊不必由褒斜南下。

圖 02　二十四孔閣在溪左巨岩下有石礫處

圖 03　《文物》所載之二十四孔閣晉代刻石

《文物》月刊載有「陝西省文物管理委員會陝西省博物館陝南工作組」程學華撰：〈褒斜道連雲棧道南段調查簡報〉一文云：[23]

> 此外，還應提到的是我們在城固縣政協所得之晉泰康年修棧拓片。……據收藏人張叔亮先生談，拓片是他的學生 1932 年在留壩縣西江口岩上所拓，此地仍呼二十四孔閣。

同文發布了上面這張拓片照片（圖 03）。當時原拓片收藏人是張叔亮，捐贈給城固政協文物館，簡報的作者還曾看到拓文，今則不知何在。我們通過《文物》月刊所看見的，僅是撰文者拍攝下來而重製在《文物》中的印刷文件，由於原撰文者並未載明原件的尺寸，所以不知道原碑的大小。

拓片照片的右下角有某人題字云：「此余谷閣道拓片，留壩何汝碩同學於一九四七年時會□□……北百里紅岩河四十八窟窿，其附近尚有石刻。古書亦□□載，此摩崖文字錯訛，不能句讀，得此妙□，可以□……，其側有太康元年正月二十九日等字，□□……□政協城固縣委員會所屬文物館。此□乘酒□上，[24]一九五九」，余谷即斜谷，古有此稱。這張照片經過《文物》月刊再製，多處字跡不明，某人題字的內容，是我自己辨識的，可能有錯字，其方格□缺字，乃是原文無法辨識處。而且拍照時並不完整，下面被刪掉一小部分，引文中用……表示的，便是指原來就刪略的地方。但即便如此，仍可說明在 1947 年以前，這塊碑確實存在，由何先生將它拓印下來。[25]

不過，這塊石刻除了《文物》所收的這件拓片及這段記載外，別無旁證，《文物》撰文者並未到過現場，不知道現場刻石仍在，他所稱「此地仍呼二十四孔閣」，亦僅是出於張叔亮口述。嚴耕望深信此說，在其《唐代交通圖考》第 3 冊第 19 卷中，數度引述之。[26]

由於刻石所在位置，僻處深山中，沒有明顯道路，因此不但上述《文物》月刊文章作者沒有實地訪察，清代方志作者也都未到現地查勘。清同治 12 年（1873）徐廷鈺、萬方田、羅秀書所編《褒谷古蹟輯略》云：「此石疑在西江口北白雲驛南，問之無人知者，文見於縣志唐孫樵新志記略內。」[27]，從文中「疑在」「問之」二語，可見同治年間編纂古跡者並未去現場勘查。再據清道光 22 年（1842 年）賀仲瑊撰《留壩廳志》所云：

---

[23] 《文物》，11 期（北京：文物出版社，1964 年），頁 43-45。

[24] ．根據《文物》文中的說法，他們已知收藏人是張叔亮先生，且記載張先生說是他學生所拓，因此，文中的最後一行「此□乘酒□上」等不清楚的字跡，可能不是這樣譯解，而可能是張先生的簽名，但原字跡並不像「張叔亮」等字。

[25] 拓片的照片上，題辭者說是 1947 年，《文物》中卻說是 1932 年所拓，不知何故。

[26] 嚴耕望《唐代交通圖考》第三冊，711、723、725、748、752 等頁皆予引用，他相信在其撰文時二十四孔閣名稱尚存。

[27] 〔清〕徐廷鈺，萬方田，羅秀書：《褒谷古蹟輯略》（刻本，同治 12 年漢南試院本），頁 10 上。

（由西江口）循（紅崖）河上二十里，有四十八窟窿（原註：地名），其孔在山腹，方圓不一，皆大盈尺，深尺許，或當日作棧安木之用，所謂「其閣梁一頭入山腹者」歟！[28]

此處所載地名僅有四十八窟窿之稱，同書之〈道路圖〉，亦有「四十八窟窿」，[29]但他既沒有記載刻石，[30]可合理推斷，這位《留壩廳志》的編著者，應未到現地探視過這方晉碑。

至於今傳拓本與孫樵所記不同的問題。前面曾指出，孫樵所抄錄的文字，與現代所見的拓本字數不同，現代拓本包括了孫樵所見的全部文字（但少數文字不同），另外還增加了許多孫樵所沒有記錄的內容。究竟是孫樵當時所見的刻石被草樹湮沒了部份文字，以致有所闕失呢？抑或今傳拓本乃是後人模擬原刻的仿品，而非孫樵所見的原本真跡？不過，後者的可能性極微。

紅岩河上這個地點，稱為二十四孔閣也好，稱為四十八窟窿也好，都是因為崖壁上留有閣孔而得名。這條道路，從五代李茂貞侵蜀之役後，就沒有再見於記載，宋金戰爭以及南宋的邊防，都從大散關路，顧祖禹《讀史方輿紀要．褒斜論》云：「自此以後斜谷道廢，多以散關為南北之衝。」[31]即指出本路已經不是交通的孔道。因此，即使是稱為四十八窟窿也好，這些方圓不一的石孔，應不是後人偽造的。到了 1947 年留壩人何汝碩摹製拓本時，此地並無道路，極其荒涼，而且正當日本戰敗、國共內戰方殷之際，從文化和經濟價值來看，即使懷疑有人作偽，也沒有作偽的必要和條件。因此，拓本的真實性，可信度甚

---

28 〔清〕賀仲瑊修，蔣湘南纂：〈土地志〉，《留壩廳志》（臺北：成文出版社，1969 年，據道光 22 年刊本影印）卷 7，頁 11 上，總頁 175-176。

29 同前註卷 1，頁 13 下。

30 今人郭榮章在所著〈晉太康修棧道石刻厘正〉一文中，抄錄《留壩廳志》上段引文之後，續云：「窟窿之上有刻石，文十一行，一百多字，自右而左豎列。」見郭榮章〈晉太康修棧道石刻厘正〉，載於《成都大學學報（社會科學版）》，1991 年 2 期。但遍檢《留壩廳志》，原書並無此一行文字，乃為郭君自己在撰文時所加。此文另以〈蜀漢魏晉時期蒲池縣址考——兼正唐代孫樵太康刻石錄文之誤〉為題，發表於 1994 年第五屆「蜀道及石門摩崖石刻研討會」。郭榮章根據拓本，認為「上述孫樵抄文，卻自左而右豎識，且文字多遺漏，致使文字顛倒，難解其義。今細研原拓，反過來自右而左豎識，則其意甚明：「太康元年二月二十九日／征西府遣匠□□□□□□□□□（築道詔張羌衛績王胡）／等三人詣漢中郡受節□（制）／治余谷閣道教習常民學川□□□□（石棧孔術）／匠張羌教褒中石佐泉彊等百卅人／匠衛績教蒲池石佐張梓等百廿人／都匠中郎將王胡字仲良典知二縣／漢中郡北部督郵迥通字叔達／漢中郡道閣府掾馬甫字叔郡／褒中典閣主簿周都字令業／□□（蒲池）典閣主簿王顒字休諧（原說明：原拓片中缺字□，根據留壩縣陳澤孝先生考證補）」，郭榮章另有《石門石刻大全》（西安：三秦出版社，2001 年）載此事及拓本，頁 192-194。

31 見〔清〕顧祖禹：〈陝西五〉，《讀史方輿紀要》（北京：中華書局，2005 年），卷 56。

高。而且，拓本和孫樵所記載的內容大部分相似，退一步說，萬一字數稍多這塊刻石，是唐以後人複刻的，地點應該就在原地附近，不會有多大的移動。

1964 年《文物》月刊那篇文章的作者沒有看見的晉碑刻石和二十四孔閣石孔，到 1970 年代才在修路中被炸燬。關於此事，各方的說法大同小異。漢中市文史專家王蓬在 1993 年撰文時指出：「這塊珍貴的晉刻與『四十八窟窿』毀於 1971 年修路。」[32]另一位漢中市文史專家陳顯遠則說：[33]

> 這方珍貴的晉代摩崖，於年（？）被當地人修路炸毀。筆者（？）年赴現場調查時，有人說「石雖炸作幾片，而字未損，滾下去埋在河灘石碴中」，又說「原來摩崖位置低，新修公路位置高，摩崖未炸，壅在公路之下」，現將兩說一併志此，留下尋找線索。

文中的年份都空缺，是陳顯遠原文就留下的，陳先生現已去世，無由請問。長居此處的留壩縣江口鎮鍋廠村支書劉剛才說，在 1975 年修鄉村道路時炸毀，遺物就埋在他所站立的地方。1971 和 1975 年相距不遠，王蓬所聽聞和劉剛才所敘述的，應是同一件事。

圖 04　劉剛才支書說炸掉的地方就在腳下

另據 1986 年-1997 年編纂的《陝西省志公路志》說：

32　見〈石刻之路〉，《人民公路報》（長沙市：人民公路報社），1993 年 10 月 12 日。

33　見陳顯遠：《漢中碑石》（西安：三秦出版社，1996 年）。按：陳顯遠（1920－2006），陝西省城固縣柳林鎮雙廟村人，漢中市文管會幹部，陝西省文史館館員，陝西省歷史學會、考古學會、戲劇家協會會員，漢中市地方誌編纂委員會委員。

> 二十四孔閣和紀念西晉太康元年（280）建棧道的石刻，在「文化大革命」中修簡易公路開山炸石時被毀掉掩埋，僅留下一個棧孔，現在只存拓片。二十四孔閣，有柱孔各 24 個，當地群眾稱之為「四十八窟窿」，位於留壩縣北鍋廠與方家灣之間的柏樹溝口，紅岩河向西轉彎的石崖上。這裡石壁矗立，下臨深潭，崖壁上有一條曲折石紋，形如龍蛇。……二十四孔棧閣就建在崖壁下接近常水位處。[34]

文化大革命發生於 1966 年 5 月到 1976 年 10 月，《陝西省志公路志》正好把王蓬和劉剛才二人的說法都包括進來了。當時條件不好，修路時間長，因而年代說法不同是可能的。筆者於 2010 年 8 月 30 日親赴傳說中的地點，和劉剛才支書一同勘看，現場已經只有新建的姜眉公路，所謂「簡易公路」亦已不見。公路旁有開闢姜眉公路時爆破的碎石礫，既然此一摩崖在開闢姜眉公路之前已經炸毀，則舊址還在新的碎石之下，可想而知。[35]從炸山修路的時間點來看，1964 年《文物》月刊報導這塊刻石的時候，它仍然還在石壁上。

至於二十四孔閣的確實位址，《文物》所記為：「留壩縣東北境柘梨園鄉鍋廠村柏樹溝口」，陳顯遠所記為：「今屬留壩縣拓梨園鄉鍋廠村第三村民組」，這兩個記載的寫法不同，所指的是同一個地方。柘梨園鄉自 2000 年劃歸江口鎮合併，所以地名已不必再寫柘梨園鄉，正確的寫法是「留壩縣江口鎮鍋廠村第三村民組柏樹溝口北」。

該地點的 GPS 位址是 33° 46'24.78"北，107° 3'45.64"東。我來的當日水位是海拔約 968 米，劉支書指出遺址地點時，他站立的位置離水面約 2.5 米。值得注意的是，《陝西省志公路志》也說：「二十四孔棧閣就建在崖壁下接近常水位處。」此時是 2010 年陽曆 8 月，半個月前的 8 月 8 日凌晨，鄰近的甘肅省舟曲縣曾發生特大泥石流，但此時此地，水流清淺，細石見底，可稱常水位。由此推算，遺址約在海拔 971 米。至於眾人所說所謂柏樹溝口，即柏樹溝注入紅岩河這一個點，現在有公路橋洞，位在 33° 46'22.60"北，107° 3'45.87"東，距離遺址約 60 米。

二十四孔閣晉碑位址的確認，意義重大。它代表了我們可以利用它為座標，精確地計算南北行程。不必在茫茫荒山中，盲目尋找可能的地形，費力解讀稀少的文獻，所以我特別以一小節來討論它。

---

[34] 陝西省地方志編纂委員會：〈文川道〉，《陝西省志公路志》（西安：陝西人民出版社，2000 年），第二章第五節。

[35] 按：姜眉公路漢中境內的路段在 2000 年完成，漢中市與太白縣交界處的渾水溝至太白縣城，全長 52.5 公里，也在 2000 年 9 月 28 日開工。

四、從扶風縣至五里嶺驛程的現地檢驗

以下將依〈興元新路記〉原文的行程，順序進行現地檢驗。因為文長的關係，分為四、五兩小節，每小節下再以各驛分成若干小點。

1. 扶風縣－郿縣－臨溪驛

> 入扶風東皋門，十舉步，折而南。平行二十里，下念濟坂。下折而西十里，渡渭；又十里至郿。郿多美田，不為中貴人所并，則籍東西軍，居民百一繫縣。自郿南平行二十五里，至臨溪驛。驛扼谷口，夾道居民皆籍東西軍。（孫樵原文，下同）

驛路從扶風縣出發，符合唐代的交通實況。天寶十五載（756）唐玄宗自京奔蜀，[36]即北渡渭水，由咸陽縣、金城縣（馬嵬驛）、扶風縣、扶風郡、陳倉縣進入散關。緊急疏散之際，人車又多，必定選擇主要驛道，扶風縣即為此主要驛路之一站。興元新路起點，必定從主要驛路分路而南，因此，扶風縣作為起點，合於當時交通實況。

唐扶風縣從貞觀元年（627）設縣以後，歷經宋元明清，沒有重大改變，和今扶風縣的所在重疊，因此，本文以今扶風縣城關鎮代表唐扶風縣城，從這裡出發。東皋門應為東城門，一步相當於 1.47 米，十舉步約當一、二十米，折而南，意即轉向南城門，由南門出城。所謂平行，是指路況平坦。扶風縣城關鎮海拔約 520 米，至其西南六、七公里處的午井鎮前，基本上平坦。午井鎮海拔約 620 米，在午井鎮中心（約 34°18'45.46"北，107°49'51.98"東）以南約 3 公里，海拔復降至 504 米，至渭水濱，海拔約 490 米。從地形

[36] 關於唐玄宗幸蜀行程，請參考下表（表 02．唐玄宗幸蜀行程表）：

中曆	干支	節氣	西曆	第幾日	行程
06-12	甲午		756/7/13	1	將謀幸蜀，乃下詔親征
06-13	乙未		756/7/14	2	凌晨，自延秋門出，微雨霑濕，...平明渡便橋，...辰時，至咸陽望賢驛置頓，...是夕次金城縣
06-14	丙申		756/7/15	3	次馬嵬驛，（新唐書作：丙申，行在望賢宮）
06-15	丁酉		756/7/16	4	將發馬嵬驛
06-16	戊戌		756/7/17	5	次扶風縣
06-17	己亥	大暑	756/7/18	6	次扶風郡（新唐書：己亥，祿山陷京師）
06-18	庚子		756/7/19	7	
06-19	辛丑		756/7/20	8	發扶風郡，是夕，次陳倉
06-20	壬寅		756/7/21	9	次散關

上看，午井鎮是一個原，從此原南端，約 34°17'9.61"北，107°49'58.29"東處下坂，與孫樵所說「下念濟坂」的高下概念相似。又，此處與扶風縣城關鎮的直線距離約 9.6 公里（相當 18 唐里），也與孫樵所記「平行二十里，下念濟坂」的距離概念相似。下坂之後，「折而西行十里渡渭，又十里至郿。」今依據里程推算，在大約 34°15'18.17"北，107°47'56.38"東附近渡渭是最合理的推斷。

至於從郿縣向南「平行二十五里至臨溪驛」，斜谷口是一個不很寬的秦嶺谷口，因此，臨溪驛所在位置的變數很小，茲以 34°10'53.58"北，107°39'53.09" 東為代表，當在這附近，海拔 692 米。從郿縣的縣城到秦嶺山口，只有微小的高差，基本上可稱平地，道路的可能性很自由，因此我們可以採計直線距離為參考。從 Google Earth Pro 上測量，郿縣中心到秦嶺入山口直線距離約 12.8 公里（24.1 唐里），相當於孫樵所記的「平行二十五里」之數。

2. 臨溪驛－無定河橋－松嶺驛

自臨溪驛進入秦嶺以後，下一個驛站是松嶺驛。孫樵在這段驛程中指出了一處可為地標的重要地形特徵，就是無定河橋：

> 出臨溪驛百步，南登黃蜂嶺，平行不能百步，又步登漅漅嶺，盤折而上甚峻。（漅嶺北並澗，可為閣道，平出漅漅嶺南，可罷漅漅路。）下漅漅嶺，嶺稍平。二嶺之間，凡行十里。自臨溪有支路，直絕澗，並山復絕澗，虵行磧上十里，合於大路。下黃蜂嶺，復有支路並澗，出漅漅嶺下，行亂石中五六里，與澗西支路合。由大路十里，橋無定河。

從秦嶺入山口到無定河，公路里程約 13.3 公里，在 GoogleEarth Pro 上量計沿溪的里程數約 12 公里，換算為唐里是 22.59 唐里。孫樵在這一帶提出三種走法：

1. 南登黃蜂嶺，平行不能百步，又步登漅漅嶺，二嶺之間，凡行十里。……由大路十里，橋無定河。
2. 自臨溪有支路，直絕澗，並山復絕澗，虵行磧上十里，合於大路。……由大路十里，橋無定河。
3. 南登黃蜂嶺，下黃蜂嶺，復有支路並澗，出漅漅嶺下，行亂石中五六里，與澗西支路合。……由大路十里，橋無定河。

其中第二種是沿溪而行。不論由那一條路，從臨溪驛到無定河橋，大約都是 20 唐里左右的里程數，與前述 22.59 唐里的推算極為接近。

對於無定河，孫樵的形容是：

河東南來，觸西山，下隳，號怒北去。河中多白石，磊磊如斛。

無定河是斜水的大支流，至今仍可見到。這條支流從東南方而來，以 153 度的角度，向北注入斜水。斜水本流並不大，因而水勢能直觸西山。所謂下隳，即指無定河口進入斜水北注時，有水位落差。我們實際觀察發現，姜眉公路經過無定河橋西端時（34°5'12.18"北，107°38'22.21"東），海拔約 895m，到其北方五百米外的鸚鴿鎮，海拔為 875 米。以公路路面計算，落差達 20 米。溪中水面的高度對比，比路面的差距略大，下隳之勢可以想見。[37] 至於白石如斛，今日惟大小卵石。

圖 05　無定河橋上，照片正面為無定河自東南而來

從照片所見，無定河在山谷中切割出相當大的面積，這樣大的河谷，從唐至今肯定都是存在的。換言之，在「無定河橋」這個例證裡，孫樵記載的真實性和距離的準確性，都可以得到證明。這項具有標竿性質地點的發現，對於褒斜路擬測，具有相當重大的意義，不亞於二十四孔閣的重要性。

過橋之後，孫樵又說：

[37] 姜眉公路主要是沿紅岩河和斜水開闢，有時高出溪面約十米，有時僅高出二、三米，公路海拔高度與斜水水面海拔高度非常接近。在這一段，路面與水面便非常接近。

又十里至松嶺驛，逆旅三戶，馬始食茅。[38]

從無定河橋通過後，又十里可達松嶺驛。文中不言沿溪，是因為橋頭本來就在斜谷的澗旁，接下來也說「自松嶺平行又三里，逾二橋。登八里坂，甚峻。」 先是有橋，又有登坂，可見松嶺驛前後道路都沿溪而行。為此，我們也沿溪谷考察，依孫樵所說，測量距離十里（=5,310 米）之處，位址在 34°2'57.04"北，107°37'37.04"東，海拔約 974 米。無定河橋的海拔約 895 米，此點約 974 米，在五公里內升高不到 80 米，可謂平行。

3. 松嶺驛－八里坂－至連雲驛

自松嶺平行又三里，逾二橋。登八里坂，甚峻。下坂行十里，平如九衢。又高低行五里，至連雲驛。（孫樵原文）

本段寫松嶺驛之後的驛程，文中先是沿溪平行，繼而又經過兩座橋。八里坂既名之為登坂，這一段應該暫離澗谷。里程方面，上下八里坂的實際里程約 2 里，所以全程約 20 里（3 里+2 里+10 里+5 里）。

孫樵提到「又三里，逾二橋」，我們在衛星地圖上作業，從松嶺驛向西沿溪平行三里（=1,593 米），約在 34°2'30.48"北，107°37'2.18"東，海拔約 1022 米。而大約在將近三里處，果然有發源於太白山的一條寬大的支流，從南南西方向而來，向東北注入斜水。這條溪流水量不多，但溪床十分寬闊，一般寬度約 120 餘米，滿佈碎石。孫樵說在這裡「逾二橋」，可能是連續過了這條支流及斜水本流，才會有兩次渡溪。渡溪之後，就登上了八里坂。[39]

[38] 山行到此，人煙漸稀，所謂「逆旅三戶，馬始食茅」，極言途中無人，至此馬方得食。

[39] 前述斜水支流一帶，今地名為八里灣村，與「八里坂」古地名也許有關係。所謂「八里坂」，我初以為是指坂長八里；但考察當天，我曾在這裡停車仔細觀察過，事後檢查所拍攝的照片，又從衛星地圖上反復研究，以現地的條件來說，並沒有坂長八里的可能。

圖 06　「逾二橋」附近，有支流從南方來注入斜水，時為冬日，河灘都是石頭

從地形上看，如果驛路需要登坂，應是在過橋渡溪不久，即登陸上坂，所謂坂，高度不會太大，斜水河谷海拔約 1022 米左右，坂上最高處不過 1100 米，初登時急速上坡，所以有「甚峻」之感，然後就下降，到白雲峽東口（約 34°2'26.71"北，107°36'35.88"東），水面海拔約 1035 米，故稱「下坂」，[40]全程約 2 唐里。令人起疑的是，松嶺驛和連雲驛都在溪畔，如果沒有特殊原因，在這一小段仍然可以緣溪而行，是相當合理的想法。然則，驛路在這一段為何登坂而不沿澗？最可能的原因是，這一段路不適合沿澗行。前面計算過，從登坂起點到白雲峽東口下坂處，直線距離約 600 米，山既不高也不複雜，從登坂到下坂並不費事，路程也不會增加太多。相對的，沿澗的困難也許比較大。如圖七所見，斜水從白雲峽下來（谷底海拔約 1034 米），迂迴下注約一公里，就遇上前述自南而來的大支流（谷底海拔約 1021 米）。這一段斜水河谷，水量雖然不是很多，但它所行經之處，不但比降大，谷面寬濶，還有大量碎石，顯示這裡在洪水季節時，長期遭受到嚴重的水患，不利於緣溪架設閣道。姜眉公路經過這一段時，也採取離開山體架設長橋的方式通過，而不沿山築路。古今人的工程智慧，如有相通之處，則驛路採取登嶺的選擇，應非無故。

[40] 為何選定白雲峽東口作為下坂點？因為斜水從在白雲峽之前，是由西向正東流下，穿越白雲峽之後，折而東南行，然後再折而東北行，到可能登坂點正好形成半圓形的彎流，登坂處和白雲峽東口，如同圓形直徑兩端，所以下坂處必在白雲峽東口才有意義。

圖 07　白雲峽以東的山嶺、溪澗、溪上長橋，此處地形不利架設閣道

不可忽略的是，從確定地標「無定河橋」到此地，里程和方位一直非常符合，雖有誤差，也不影響推論。孫樵說在這個距離點上會「逾二橋」，我們果然遇到必須「逾二橋」的明顯大支流，也看到此地不適合架設沿澗閣道，而必須登坂攀越的地理條件，真實地證明了孫樵敘述的信度。接著，孫樵又說：

下坂，行十里，平如九衢。又高低行五里，至連雲驛。

下坂之處，已如前述在白雲峽東口，白雲峽今建有「白雲峽水電站」，面積不很大，景觀秀麗。依照孫樵的指示，從下坂處沿澗往西行進十里，其處約在 34°3'30.45"北，107°34'13.68"東，海拔約 1100 米。十里間海拔升高 63 米，平均每公里升高 12 米，果然平坦。而且一路皆是寬谷，山勢平緩，符合平如九衢。接著孫樵說「高低行五里，至連雲驛」，考察時我們也沿澗而行。不過，孫樵特別標記「高低行」，可能有部分路段在沿澗時曾經截彎取直。連雲驛的位址大約在 34°3'33.70"北，107°32'46.35"東，海拔約 1153 米，其地今為桃川鎮中心。

4. 連雲驛－五里嶺－平川驛

孫樵又說：

自連雲驛西平行二十里，上五里嶺。

實地所見，自連雲驛出發，確實是向正西前行。由於姜眉公路是沿溪建造的，所以我們實地觀察了從連雲驛向西的二十里（=10,620 米）的溪谷的狀況，並在衛星地圖上沿溪推算，二十唐里行程結束約在 34°3'10.65"北，107°26'34.41"東處，海拔約 1431 米。此地比連雲驛剛出發時升高約 278 米，平均每公里升高 27.8 米。不過，這二十里路當中，大部分路段海拔變化不大，到最後幾里才升高得比較多，而此處也正是要攀登五里嶺的開始。

秦嶺山中的唐代谷道，多數都有兩處翻越秦嶺樑子，商山道、子午道、駱谷道、散關道皆然。褒斜路大部份沿澗而行，只有一處明顯的越嶺，這唯一的越嶺是在「五里嶺」。「五里嶺」是褒、斜二谷的分水嶺，也是褒斜路唯一翻越的秦嶺樑子。孫樵形容「五里嶺」時說：

> 自連雲驛西平行二十里，上五里嶺。路極盤折，凡行六七里，及嶺上，泥深滅踝，路旁樹往往如挂塵纓，纚纚而長，從風紛然。訊於薪者，曰：「此泥榆也。」豈此嶺常泥，而樹有此名乎？凡泥行十里，稍稍下去。

根據文中所述和現場比對看來，「及嶺上」應指登上越嶺的山口。孫樵說上嶺之路極盤折，凡行六、七里。以姜眉公路而言，登嶺之始，約為 34°2'44.17"北，107°26'28.47"東，海拔約 1457 米，公路越過五里嶺最高點，約在 34°3'35.57"北，107°25'42.48"東，海拔約 1680 米之處。始末兩點的海拔落差為 223 米，姜眉公路走了 4.62 公里，平均每公里升高 47.96 米。孫樵所記的上嶺路只有六、七里（3,186 米～3,717 米），平均每公里升高 65 米上下，形勢更為陡峭，故須盤折。

在五里嶺越嶺的最高點的東側約 1100 米處（34°3'49.81"北，107°26'10.81"東，1627 米），山壁上有大字寫著「衙嶺」二字。「五里」的合音，與「衙」的發音相似，「五」與「衙」同為中古疑母，是衙嶺即五里嶺的第一個古今地名證據。而且，就在公路越嶺最高點，當地的小地名仍呼為「五里坡」，是衙嶺即五里嶺的第二個古今地名證據。

登五里嶺之前，有斜水的上源從太白鰲山來流經嶺下，但孫樵並未提及這條流量不大的小溪。至於孫樵說嶺上泥深沒踝，我們走在現代公路沒有這種感覺。依照文意，從登上五里嶺頭之後，「凡泥行十里，稍稍下去」，也就是說，走了十唐里之後，地勢更低。我們在現地所見的情況是，從前述五里嶺最高點為起點，向西方推算十唐里，約在 34°2'46.41"北，107°22'24.47"東之處，海拔降至 1619 米，一路都是下坡，所謂「稍稍下去」，其意如此。

為使讀者更清楚這一段地形變化，我在 GoogleEarthPro 上依據調查所得的 GPS 數據，製作了地形剖面圖，請參考。左端為今太白縣的城中心，右端為五里嶺登山口，粗直線標示之處，是公路越嶺的最高點。

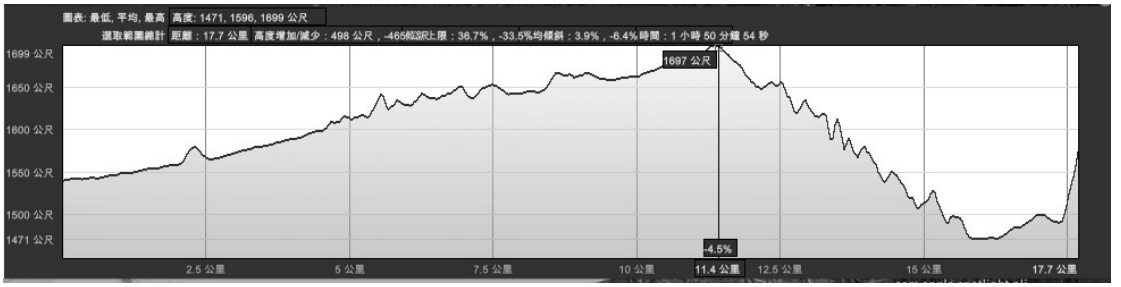

圖 08　五里嶺前後 17.7 公里地形剖面圖

五、下五里嶺至青松驛驛程的現地檢驗

1. 五里嶺－平川驛

> 又平行十里，則山谷四拓，原隰平曠，水淺草細，可耕稼，有居民，似樊川間景氣。又五里，至平川驛。（孫樵原文）

過了五里嶺，便過了秦嶺分水嶺，往前便是往平川驛的路中。在〈興元新路記〉中，被引述最多的，便是這一段關於平川驛的記載。

文中所描寫的，就是今太白縣城嘴頭鎮的景觀。太白縣城是一個大盆地，全區基本上是海拔 1540 米上下的平坦盆底。有兩條高山溪流－上河及紅岩河，略呈直角流過，上河由東向西流，紅岩河由東北向西南流。兩溪在 34°3'23.68"北，107°18'9.17"東之處交會，會合後統一稱紅岩河。姜眉公路在本區東西向的路段，皆與上河平行。由於土地平坦開闊，水源充足，農耕甚盛，主要生產高冷蔬菜。孫樵提出樊川相比，樊川在唐長安城南，位於長安城與終南山之間，同樣是背擁高山的平坦的溪間農業區，圖 9 是太白縣城的農田，在高山中有大片農墾，與樊川景觀確實相似。在秦嶺山中，像這樣廣大的盆地，僅此而已，所以歷來引述〈興元新路記〉者，也都同意孫樵所寫的平川驛就在這裡。

圖 09　今太白縣城地貌與農作，高山與川原的組合，神似樊川間景氣

不過，平川驛究竟在這片平坦地面中的那個位置？驛路又是從那裡經過？孫樵記載的里程發生了一點問題。這個問題在「又平行十里」的「十」字。

因為，「五里嶺」是可以確定的地點，從「五里嶺」向西泥行十里的結束之處，今名塘口村。進入塘口村，已經進入這一片盆底平曠之區的邊緣了。再平行大約三里，就完全可以進入「山谷四拓，原隰平曠，水淺草細，可耕稼，有居民，似樊川間景氣」的盆底，不必到十里。反之，若原文不誤，則先是「又平行十里」，然後再「又五里」，一共十五里（=7,965 米），將會走完了「山谷四拓，原隰平曠」的地形，進入盆地邊緣的山嶺上，十分不合理。

我們反復分析孫樵的語意和現地情況，認為「又平行十里」的「十里」，應為「三里」之誤，理由如下：

第一，由前述現地實景分析可知，「五里嶺」越嶺的最高點非常明確，既然如此，那麼泥行十里結束的位置，也可以確定在今塘口村這一帶。

第二，從鄭樵的語意看來，他使用了「則」字，似說平行十里之後，「就」會看見「山谷四拓，……似樊川間景氣」的景觀。事實上，從泥行十里結束的這一點算起，只要前行三里，到 34°3'5.09"北，107°21'32.78"東附近，就已經可以百分之百看見這一片連續的原隰平曠的地面，不必走到「十里」。

第三，如果「又平行十里」無誤，後面「又五里到平川驛」，平川驛的位置便無法安排了。因為「又平行十里」結束點，大約在 34°3'11.90"北，107°19'15.60"東，再前行約 2.78 里（=1,480 米），就是盆緣的山地。[41]所以，「又五里到平川驛」，如果直行的話，便會進入山嶺。若不進入山嶺，就須沿紅岩河折而南下，但是，這樣的話，便離開了這一片平川

[41] 假設原文「又平行十里」不誤，又假設「又五里」這段驛路並不如原來公路沿著上河呈東西走向，而是右轉，向西北而行到今日縣中心廣場這一帶，來設置驛站。但是從「又平行十里」的結束點到縣中心廣場，實測只有 2 唐里，同樣遠遠不足五唐里。

的之地，以現代太白縣城來說，已經離開縣城中心了。以常理而論，此地既然是山中最大的盆地，又有眾多人民聚居，「平川驛」應該會建在地平人稠之處。在這樣廣闊的平地中，把驛站設在邊緣的山上，或離開居民聚集區，建向偏僻郊外，都是不可能的事

第四，驛與驛的間距有疑問：從連雲驛到五里嶺登山前有 20 里，登嶺 5、6 里，泥行 10 里，合計已有 35.5 里。如果下嶺又平行 10 里，再 5 里才到平川驛，前後合計有 50.5 里，和其他各驛對照來看，特別顯得驛距太遠。本區是褒斜道中唯一翻越秦嶺的路段，難度較高，驛距何以反長？

第五，嚴重影響平川驛以下河池關、白雲驛等往後的各站的定位。上一節裡，我們提到「二十四孔閣」可作為里程的標竿。此處「又平行十里」若非「三里」之誤，平川驛勢必要向西南推遠七里，一路推算下去到達已確定為標竿的「二十四孔閣」時，里程數將有問題。

綜合上面五點的意見，我認為「又平行十里」應改為「又平行三里」，平川驛的位址，可能在 34°3'10.23"北，107°19'52.29"東附近。

2. 平川驛－河池關

> 自平川西並澗高下行十里，復度嶺。上下嶺凡五里復平，不能一里，復高低，有閣路。行七、八里，扼路為關。關，北為臨洮，南為河池。

因為文中明確說是並澗，所以，我們可將平川驛定位在澗旁。依照孫樵的敘述，先沿溪澗向西南推進十里（=5,310 米），然後再一次度嶺。[42]依我們考察的實地的情況是：從平川驛向西，沿溪澗而行十里，可達 34°2'33.54"北，107°17'11.70"東之處。此點的西南方有山嶺，如果依照「復度嶺，上下嶺凡五里復平，不能一里復高低有閣路」的指示，下嶺之處應在 34°2'10.65"北，107°15'49.44"東。下嶺之後，向西平行一里又到澗旁（約 34°2'6.26"北，107°15'35.39"東，海拔 1493 米），接上通往河池關的閣道，經由閣道沿澗行七、八里，到河池關口。

---

[42] 不可解之處是，既然從平川驛已經向西沿澗走了十里，為什麼不繼續沿澗而行，而必須度嶺呢？沿澗的里程約五里，登嶺也是五里，並沒有明顯的縮短距離，而且，這是高山中的溪澗，水量也不是很大，沒有度越的困難，為什麼要捨去平地而登嶺，至為不可解。但孫樵既然明確說出「上下嶺」，要符合「沿澗－復度嶺－沿澗」的條件，只有上述所設定的這個位置，勉強有嶺可登，稍稍符合原文的描述。自註所說的：「嶺東度澗可詣為閣路，平行五十里出嶺西，亦古道。」「詣」字不可解，全句在地圖上也不可解。況且整個區域只有這條紅岩河，而紅岩河只有在約 34°2'1.30"北，107°13'43.72"東附近有一個垂直的彎流，如果為了避開這個垂直彎流而選擇登嶺，以捨彎取直，那麼，從可能上嶺處到可能下嶺處的距離來推算的話，符合「上下嶺五里」和「平行一里」描述之處，離開平川驛太遠，離河池關太近，若把登嶺點安排在這裡，則從河池關到白雲驛以及白雲驛南的所有描寫景物，都全部不能相合。

河池關已在山南西道鳳州（河池郡）境內，依照孫樵的描述，河池關是「扼路為關」，（圖 10）是在 34°1'36.17"北，107°13'44.70"東，海拔 1474 米處所拍，當地的山川形勢頗有關門氣象。巧合的是，本地的今地名也稱為關山。

前面說過，河池關是鳳翔與山南西道兩大節度使轄地的邊界。從孫樵的描寫中，我們先看到了鳳翔節度使所轄的富有「樊川間景氣」的平川驛，進入河池關以後，再看到河池關到白雲驛的盛麗景觀，在深山之中，令人驚異。

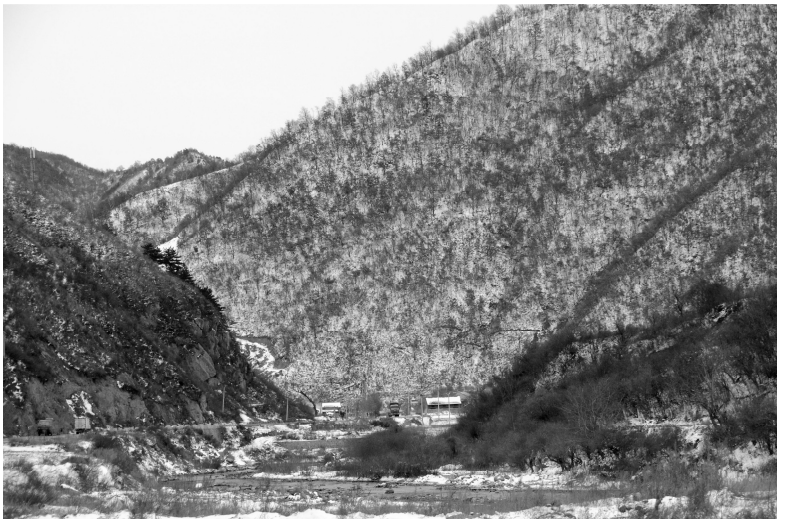

圖 10　唐河池關口可能在這附近

3. 河池關－大橋－白雲驛

> 入關行十里，皆閣路並澗，閣絕，有大橋，蜿蜿如虹，絕澗西南去。橋盡，路如九衢，夾道植樹，步步一株。凡行六、七里，至白雲驛。（孫樵原文）

孫樵之意，從河池關口入關之後，沿溪流東側，先經過十里的並澗閣路，會看到一座大橋，大橋是東北－西南走向，過了橋之後，驛路「路如九衢，夾道植樹，步步一株」，這樣的大路有六、七里之長，最後到達白雲驛。

所謂「路如九衢」，九衢原是指西京長安的街道，既以此相擬，必定包括了寬大、平直這兩個要素。而且，由於全文對驛路與澗水的關係，描述得都很清楚，這裡則以大橋絕澗之後，接上道路的描寫，可以證明從大橋到白雲驛之間，是不傍溪的。在環繞群山之中，那裡可以找到六、七里長，且能營造寬大平直大路的土地呢？

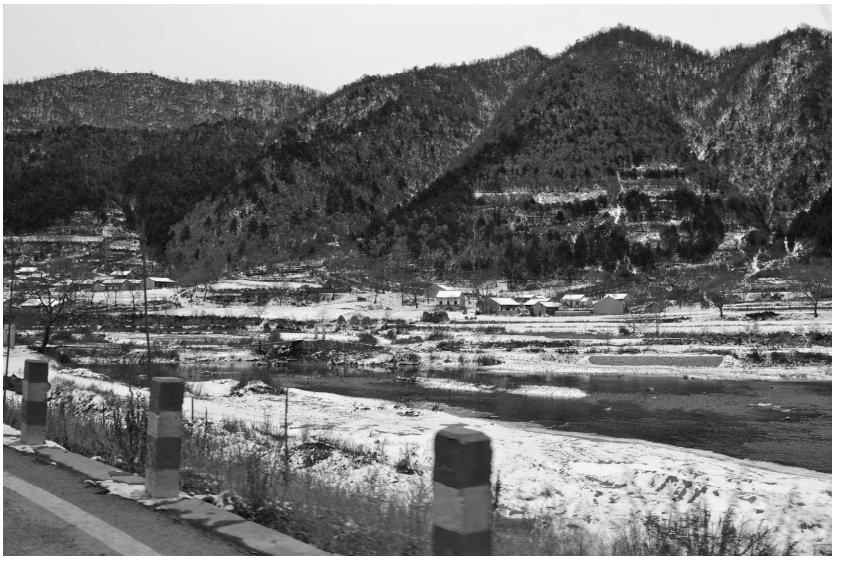

圖 11　下白雲村寬谷人家－白雲驛應在此

我以今白雲鄉為中心，向南和向北觀察。在以測量數據和所拍照片，反復檢視山谷的寬窄和平坦程度，逐段檢討淘汰之後，我認為，只有從上白雲村到下白雲村，兩村合起來，才足以開闢出既不沿澗，又能寬大、平直的六、七里驛路。因此，這座蜿蜒如虹的大橋，應在上白雲村北端，(橋東北可能位於 33°59'49.58"北，107°13'7.38"東附近)，在這裡造橋渡澗，方位恰好是由東北－西南走向，過橋之後，其正面也可以營造出長達一公里，平坦寬直如九衢的道路（在上白雲村內)。繼此一公里之後，在山崖邊隨溪轉了兩個彎之後，就到了白雲驛可能的所在－下白雲村，這裡也是白雲鄉的中心 (約為 33°58'15.90"北，107°13'10.85"東，海拔 1407 米)，依其地面條件，也可以營造平坦寬直如九衢的道路。總計從大橋到下白雲村六、七唐里間，海拔從 1438 米下降到 1407 米，落差不大，兩側之山也坡緩谷寬，所以能呈現寬大平直的地貌。除此之外，在芝田驛到平川驛之間，找不到相似的地貌。

4. 白雲驛－鄭淮碑－芝田驛

前述白雲驛的位置，是以里程和是地形特點雙重條件來辨識的。下面，我們仍然從北向南，循序前行。孫樵說：

> 自白雲驛西並澗皆閣道，行十里，巖上有石刻，橫為一行，曰：「鄭淮造。」凡三字，不知何等人也。又一十三里，至芝田驛，皆閣道，卒高下，多碎石。

從白雲驛南下到芝田驛，全程都是沿澗南下，我們考察時也採取沿澗勘查。前一段白雲驛到鄭淮碑共十里，我們從白雲驛的可能位址向南推十里，到 33°56'42.77"北，107°12'32.40"東，海拔 1364 米處，所見的景觀符合全程沿澗並且有閣路的記述。後二段由鄭淮碑到芝田驛共十三里（=6,903 米），孫樵說這一段大部分是閣道，少數不是閣道的道路，孫樵以「卒高下，多碎石」形容，似是走在溪谷旁，或曾經越過小坡。這一帶多為峽谷，石壁高聳，姜眉公路從谷底經過，公路多次與水面非常接近。到芝田驛，其可能位址為 33°56'1.23"北，107°10'0.79"東一帶，海拔約 1250 米。

至於從芝田驛到仙岑驛，他說：

> 自芝田至仙岑，雖閣路，皆平行。往往澗旁谷中有桑柘，民多叢居，雞犬相聞。水益清，山益奇，氣候甚和。

孫樵在這裡沒有寫下里程，只明確記載了是沿澗而行，有閣道且平行，澗旁谷中時有人家叢居。[43]雖然孫樵未記里程，但我們仍可從兩個方法加以推算：

1. 芝田驛的所在，可由白雲驛向南擬測，可能的位址，約為 33°56'1.23"北，107°10'0.79"東，海拔約 1250 米
2. 仙岑驛的所在位址，可由二十四孔閣推算。因為二十四孔閣的位置是明確的，從二十四孔閣至仙岑驛是 28 里（13 里＋15 里），那麼仙岑驛的位置便不難算出，約為 33°51'26.86"北，107°6'32.35"東，海拔 1097 米。

在衛星地圖上，沿澗計算兩點之間的距離，從芝田驛到仙岑驛大約 31 里。〈興〉文中所記各驛距離，平行的地區，一般都是 30 里至 40 里，也有少於 30 里及多於 40 里的。因此，31 里的擬測值，正在這個數據範圍內。

兩驛之間的落差 153 米，平均每公里落差只有 9.295 米，沒有升陟之苦，所以說是「雖閣路，皆平行」。

5. 仙岑驛－鳴崖－二十四孔閣－青松驛

> 自仙岑南行十三里，路左有崖，壁然而高，出其下，殷其有聲，如風怒薄冰，里人謂之「鳴崖」，豈石常鳴耶？抑俟人而鳴耶？又行十五里。至二十四孔閣。（孫樵原文）

[43] 有閣道，表示沿澗而行。平行，可見海拔落差小。

從仙岑驛向南行沿澗而行，13 里（=6.879 公里）可達鳴崖，仍依 GoogleEarth Pro 衛星地圖量測，[44]鳴崖約在 33°49'19.98"北,107°5'47.82"東，海拔約 1030 米處。[45]這一帶山崖和澗水互相逼近，紅岩河東側之山尤為高險，合乎孫樵「路左有崖，壁然而高」的形容，所以我把鳴崖定位於此。在距離上述可能鳴崖位址的南方 2.5 公里處，現在為居民聚落－柘梨園村，與孫樵所說：「自仙岑而南，路旁人煙相望，澗旁地益平曠，往往墾田至一二百畝，桑柘愈多」的人文景觀相似。

再循紅岩河沿澗而南十五里，便是孫樵看見二十四孔閣晉碑之處。[46]在這一段路程中，除了鳴崖附近山勢高險，以及二十四孔閣附近有石壁危岩之外，其他山谷都頗為寬平。過了二十四孔閣，孫樵接著說：

> 又行十五里，至青松驛。自仙岑而南，路旁人煙相望，澗旁地益平曠，往往墾田至一、二百畝，桑柘愈多。至青松，即平田五六百畝，谷中號為夷地，居民尤多。

依照文中的敘述，這一路是沿澗而行。孫樵所記「又十五里」(=7,965 米)，與我們沿著測谷實測，約 7.72 公里可到江口鎮中心，古今里程非常相似。

孫樵指出沿途有多處「墾田至一、二百畝」，在沿路經過時所見，有六處面積較大的農耕，或利用 Google Earth Pro 衛星地圖約計其大小作成下表。表中 A 至 F，就是這六處墾田，G 是現在的江口鎮。圖表中的中心位置，是用一個中心點，來代表一處墾田的位置。

---

44 由於擬測二十四孔閣至鳴崖時，已經推遠了 500 米，現在由鳴崖至仙岑驛，只計算 6379 米。

45 此間的地形十分偪仄，在其北方約 1350 米之外的王家垭鄉中心才是比較大的聚落。仙岑驛若在王家垭，條件似乎較好。經由實測結果來看，發現可能性不高。因為在孫樵的敘述中，從仙岑到二十四孔閣都是沿澗，所以，我們測量時也必須沿澗而行。雖然因為溪流彎曲的計算方式、古今河道變化，或者驛路雖然大部份沿澗，也許還有一部份可能穿越聚落，並不完全沿澗而行之類因素，使我們在量測時抱持較多保留。但是，即便如此，其所存在的誤差，不致於高達 1350 米（=2.54 唐里）這麼遠。所以，仙岑驛遺址在今王家垭的可能性低。

46 孫樵所記鳴崖至二十四孔閣的距離只有 15 里（=7.965 公里），但我們從二十四孔閣之北 7 公里開始觀察，一路上皆見谷寬水軟、山勢緩和之象，到了距離二十四孔閣之北 8.2 公里處，才有類似鳴崖的地貌條件。

表 03　二十四孔閣至江口鎮紅岩河兩旁沿澗耕地表

序號	中心位置	周邊（米）	面積（平方米）	換算為唐畝
A	33°46'7.08"北，107° 3'33.28"東	1,232.00	64,382	123.30
B	33°46'13.11"北，107° 3'30.08"東	788.00	33,415	64.00
C	33°45'50.19"北,107° 3'58.94"東	2,493.00	240,560	460.71
D	33°45'13.06"北,107° 3'24.42"東	790.00	38,201	73.16
E	33°44'47.17"北,107° 3'25.50"東	1,419.00	152,011	291.13
F	33°44'1.04"北,107° 3'31.79"東	2,239.00	364,708	698.47
G	33°43'23.34"北,107° 3'8.97"東	6,497.00	1,713,711	3,282.03

表中沿途的墾田畝數，有四處比孫樵所說「墾田至一、二百畝」還多出很多。而且，孫樵所說：「至青松，即平田五、六百畝。」，現在相同位置的江口鎮，墾田面積更是五倍於此數。由於今人的農業技術優於唐代，人口數量也多於唐代，所以，出現這樣的差距，並不足為奇。倒是這樣的數據，反而可以支持孫樵「路旁人煙相望，澗旁地益平曠」以及對青松驛「谷中號為夷地，居民尤多」的描寫。

六、結論

唐人孫樵的〈興元新路記〉並不是偏僻的材料，每位關心褒斜古道的讀者，幾乎都讀過它。我對褒斜道做過兩次現地考察，也都把這篇文章當成重要的隨身文獻，本來並沒有特別注意到文中每個里程數字的意義。

我開始發現〈興元新路記〉的現地寫實重要性，是在將考察中所收集的 GPS 數據和照片資料輸入到 Google Earth Pro 時，發現孫樵兩次說到「橋」的地方，在里程相應的地圖位置就有斜水的大型支流出現。還有就是「五里嶺」，從驛程方向與山脈形勢來看，就是現在的「衙嶺山」。這些發現，使我決定利用 Google Earth Pro 程式的專業功能，查證孫樵所說每一句話的真實性，並且想到：最好能夠在 Google Earth Pro 衛星地圖上重現孫樵〈興元新路記〉的驛路。就在這時候，我找到江口鎮窩廠村的劉剛才支書，訪問了二十四孔閣晉代刻石被炸毀的遺址，做了準確的 GPS 測量。測得這個明確位址作成標竿之後，計算青松驛以北到扶風縣驛程的工作，就成為可能的任務了。

這項工作既繁重又有意義，首先我以二十四孔閣為基準點，將它標記在 GoogleEarthPro 的衛星地圖上，再以考察過程中收集的全部 GPS 位址串聯出沿途行程。以

這些測點為依託，再根據孫樵指示的「沿澗」和「里程」，順著溪流擬測每個驛站，並畫出驛站之間的路線。另外一個手續，便是把沿途所拍攝的現地照片，輸入 GoogleEarthPro，製作.Kml 檔案，以便依照自己所做的衛星定位，隨時取出照片比對。經過漫長的量測、比對和試繪之後，發現以下三點：

第一、興元新路北段，從扶風縣到青松驛（今留壩縣江口鎮）的所有驛程，在可容忍的誤差程度內，都可加以擬測。

第二，所謂可以加以擬測，其中包括從扶風縣到青松驛全部里程，與姜眉公路眉縣到江口鎮里程的相似度；而且，在孫樵記載的每一段驛程裡，大約都能準確地在他所提示的里距中，看到文中所記載的景觀，因而研究著能在衛星地圖中擬測其所述驛路與驛站的可能位址。

第三、興元新路所記的特定地點和景物，如二十四孔閣晉代刻石、臨溪驛、無定河、二橋、五里嶺、平川驛周邊景觀、白雲驛周邊景觀等等，都可以在現地明確的找到相應的地點。

這三點發現的意義，不單是驛路的重新呈現，更值得注意的是，孫樵在唐代使用文字記載的路況，竟然與使用現代科學儀器在現地所測得的結果高度相似，將促使我們重新思考古代文獻的解讀方法。

最後，再補充兩點：

第一，由於現地工作需要精確的地圖和很多照片，以供證明，因此，本文內也提供了相關地圖和 GPS 位址，並精選了最必要的照片，供大家參考。不過，讀者如果要得到更好的效果，仍請進入 GoogleEarth 程式，沿著本書所提供的經緯度在衛星地圖中搜尋。我放進了比紙本文章更多的照片，讀者如果看到以「遊龍」署名的，就是我所加入而供本文讀者參考的照片。

第二，關於第 5 節第 1 小節平川驛部分，「『又平行十里』的『十里』，應為『三里』之誤」的問題。本來，解讀古代文獻最忌「改字解經」，在這裡卻不得不這樣處理。平川驛附近的主要地形，是盆地底部廣袤的平坦川原，沒有從唐至今陵谷變遷的問題。我在文中列舉了五個條件，都是不利於「平行十里」之說的。孫樵對沿途山區里程的記載大體上都很準確，到這裡一片平坦反而誤記，而且差距高達 3 公里以上，可能性極低。因此，不得不推論為孫樵原文在流傳過程中，因為不明的原因把「三」字誤寫為「十」字。當然，任何推論都有可能不正確，雖然這是經過周密查證而來的答案，我也很樂見後來的研究者，能從現地條件的思路找到新證據，做出更好的推論，來修正本文的說法。

徵引文獻

（一）古籍

*〔後晉〕劉昫：《舊唐書》，北京：中華書局，1978。
*〔唐〕唐玄宗撰、李林甫等注：《唐六典》，北京：中華書局，1987。
*〔清〕王穆：《城固縣志》，臺北：成文出版社，1969。
*〔清〕徐廷鈺，萬方田，羅秀書：《褒谷古蹟輯略》，刻本，同治 12 年漢南試院本。
*〔清〕賀仲瑊修，蔣湘南纂：《留壩廳志》，臺北：成文出版社，道光 22 年刊本影印，1969。
*〔清〕董誥等：《全唐文》，臺北：大通書局印行，1979。
*〔清〕顧祖禹：《讀史方輿紀要》，北京：中華書局，2005。

（二）近人論著

人民公路報社編：《人民公路報》，長沙市：人民公路報社。
*中央研究院：《漢籍電子文獻資料庫》，臺北市：中央研究院，2011。
中國科學院考古研究所西安唐城發掘隊馬得志撰寫、郭義孚繪圖：〈唐代長安城考古記略〉，《考古》11，1963：595-611。
*河南省計量局主編：《中國古代度量衡論文集》，鄭州市：中州出版社，1990。
陝西省地方志編纂委員會：《陝西省志公路志》，西安：陝西人民出版社，2000。
陝西省文物管理委員會杭德州等人撰：〈唐長安城地基初步探測〉，《考古學報》3，1958：79-94。
陝西省文物管理委員會陝西省博物館陝南工作組程學華撰：〈褒斜道連雲棧道南段調查簡報〉，《文物》11，1964：43-45。
李之勤：《西北史地研究》，鄭州市：中州出版社，1994。
陳顯遠：《漢中碑石》，西安：三秦出版社，1996。
郭榮章：《石門石刻大全》，西安：三秦出版社，2001。
陶喻之：〈唐孫樵履棧考——兼論興元新路記〉，《文博》，1994：58。
簡錦松：《唐詩現地研究》，高雄：中山大學出版社，2006。
*嚴耕望：《唐代交通圖考》，臺北市：中央研究院歷史語言研究所，1986。

（徵引文獻前標示*號者，已列入 Selected Bibliography）

Selected Bibliography:

Academia Sinica, *Scripta Sinica Database (Hanchi Text Databases),* Taipei, Academia Sinica, 2011.

Dong, gao, *Quan Tang Wen (Complete Prose Literature of the Tang)*, Taipei, Da Tong Shu Ju, 1979.

Gu, zu-yu, *Du Shi Fang Yu Ji Yao (Essentials of Geography for Reading History)*, Beijing, Chonghua, 2005.

Henan Bureau of Weights and Measures, *Zhong Guo Gu Dai Du Liang Heng Lun Wen Ji (Collected Papers of Ancient Chinese Measurements)*, Zhengzhou: Zhongzhou Guji Publishing Co., 1990.

He, Zhong-zhen, Jiang, Xiang-nan, *Liu Ba Ting Zhi (Liuba Prefectural Gazetteers),* Taipei: Cheng Wen Publishing Co., 1969.

Liu, xu, *Jiu Tang shu (Old Standard History of the Tang)*, Beijing: Chonghua, 1978.

Tang, xuan-zong, Li, lin-fu, *Tang Liu Dian (Compendium of Administrative Law of the Six Division of the ang Bureaucracy)*, Beijing: Chonghua, 1987.

Yan, Geng-wang, *Tang Dai Jiao Tong Tu Kao (Research of Traffic Maps of Tang Dynasty),* Taipei, Institute of History and Philology of Academia Sinica, 1986.

Wang, mu, *Cheng Gu Xian Zhi (Chenggu District Gazetteers),*Taipei: Cheng Wen Publishing Co., 1969.

Xu, Ting-yu, Wan Fang-tian, Luo Xiu-shu. *Bao Gu Gu Ji Ji Lue (Improtant Historical Site of Baogu)*. Block-printed edition, Tongzhi 12th years.

Bulletin of Chinese. Vol.50, pp.209-244 (2011)
Taipei： Department of Chinese Language
and Literature, NTNU
I S S N : 1 0 1 9 - 6 7 0 6

Sun Qiao "Xing-yuan xin lu Ji" in Tang Dynasty On-site Studies on the Road of North from Qing-song yi

Chien, Chin-sung

(Received June 24, 2011；Accepted October 12, 2011)

Abstract

Bao-xie Road was the most famous road from Qin to Shu in Dang Dynasty. Sun Qiao, from Dang Dynasty, had ever written “Xingyuan Xin lu ji” to record the stations and distance along this path in detail, thus had become the most importance document for studying Baoxie Road. This paper applies the approach of on-site research, trying to measure all the stations and distance from “Xingyuan Xin lu ji” on Google Earth Pro satellite map by using GPS sites and photographs collected during twice field investigations. Due to its high degree of Sun Qiao’s writing authenticity, it makes this paper possible to present “the North section of Baoxiexin road” on satellite map completely.

KeyWord: Bao-xie Road, Sun Qiao, Xingyuan Xinluji, on-site studies