

冷戰時期臺灣公路山水畫的多重意涵

■ 黃琪惠

臺灣進入冷戰時期的 1950 至 1960 年代，蘇花公路與中橫公路沿途的名勝奇景，不斷吸引畫家遊覽寫生作為創作的畫題。對大陸來臺的山水畫家而言，橫貫公路山水畫的創作，還具有與傳統山水畫對話、懷鄉與國家認同的意義。公路山水畫在國內外公開展出的背後，獲得官方的支持、媒體的宣傳以及博物館機構的協助，更賦予稱頌中華民國的偉大建設、為臺灣觀光宣傳以及文化外交上的意涵。



前言

1949年5月20日起臺灣省全境實施戒嚴，年底國民政府全面撤退來臺，次年韓戰爆發，臺灣被編入以美國為首的民主防禦陣線，而與共產國家對抗，即進入1950至1960年代的冷戰時期。國民政府在美國軍事與經濟的援助下，積極擴展電力、交通、水利等各項基礎建設，逐漸解決戰後初期的惡性通貨膨脹並穩定社會人心，使臺灣朝向依賴美援的世界體系發展。另一方面，1966年因中共政權施行文化大革命，更促使國民黨積極維護傳統文化，1967年成立「中華文化復興運動推行委員會」（簡稱文復會），企圖從文化方面進行反共，使中華民國成為中國正統文化的象徵，臺灣成為復興中華文化的基地。¹

戰後許多畫家跟隨國民政府來臺，對臺灣獨特的山海景觀留下深刻的印象，有些畫家開始展開對臺灣自然的探索，進行環島旅行寫生。1956年7月7日中橫公路開工，由美援提供主要經費及工程規劃，國軍退役官兵（尊稱榮民）擔任開發主力，因地質與天災因素而使築路工程變得十分艱困，至1960年5月9日終於完工通車。中橫公路貫穿中央山脈，使得臺灣東西之間的交通縮短距離，變得相當便利。在中橫公路連接蘇花公路後，畫家從北部或中部至花蓮旅行寫生的路程更加順暢，橫貫公路的風景寫生風潮從此展開。

對大陸來臺的山水畫家而言，中橫公路沿途高山河谷的如畫景色、蘇花公路山海交會的奇景，除了作為寫生景點之外，公路沿途的勝景不僅讓他們聯想起故鄉壯麗的山河，而且這段由榮民為主力開鑿的公路建築，也

讓他們多了一份情感上的連帶感。在描繪技巧方面，他們延續古法寫生，運用傳統南大宗各家筆法描繪，或是變革皴法而達到更逼近呈現臺灣山海的實景。有的畫家以橫貫公路為名舉辦展覽會，或出版畫冊加以推廣，甚至描繪橫貫公路畫作參展國外的博覽會，宣揚中華民國在臺灣的開發建設，並間接促進觀光效益。以下將以張穀年（1905-1987）、黃君璧（1898-1991）、傅狷夫（1910-2007）、張大千（1899-1983）、呂佛庭（1911-2005）等人描繪的蘇花公路、橫貫公路為例，探討冷戰時期臺灣公路山水畫，在繪製與展示方面的多重意涵。

美援經費資助的公路建築

中橫公路即中部橫貫公路，當年稱為東西橫貫公路。從1956至1960年為止，歷經三年九個月才完工通車，可說是國民政府遷臺後的第一個重大建設工程。中橫公路主線西起東勢，經谷關、梨山、大禹嶺後沿著立霧溪通往花蓮太魯閣，在太魯閣銜接蘇花公路，全長192.78公里。另有兩條支線，一是從梨山往北，經武陵農場到宜蘭，二是大禹嶺通往霧社。有的路線是以日治時期闢建的道路為基礎而修建，有的路段則是新開闢的。中橫公路貫穿中央山脈，從平地到三千公尺的合歡山，因此地形相當多樣化，其間有隧道、橋樑等設施開鑿，也經過太魯閣國家公園，沿途風景十分壯麗、幽美。尤其是太魯閣到天祥的路段，必須經過懸崖峭壁與堅硬的大理石岩層，因此隧道及橋樑也特別多，成為中橫公路最受注目的景觀。由於中央山脈地質條件不佳，工程難度極高，所需經費又相當龐大，交通部進行幾次的路線實地勘

察後，因財力因素而作罷。1954年美國工程顧問懷特公司經理狄寶賽（V. S. de Beausset, 1915-2009）等踏勘路線後，決議成為美國經援計畫的一部份，由美援提供八成的工程經費、技術人員與機具建材。1955年政府決定投入興建這條東西橫貫公路。1956年7月7日由臺灣省公路局成立「橫貫公路工程總處」負責工程事宜，開工典禮由行政院長俞鴻鈞（1898-1960）主持，美國駐華大使藍欽（K. Rankin）、國際合作總署安全分署署長卜蘭德（J. Brent）以及退輔會主委蔣經國（1910-1988）等人皆出席。中橫在開工後，因颱風、地震等天候的影響，岩壁坍方、被落石擊中等意外發生頻繁，加上工程設備不夠先進，炸藥控制不當等人為因素，殉職與受傷者頻傳，平均每公里犧牲一人餘。這條公路的開通，可說是由國軍退除役官兵的血汗所換來的結果也不為過。²

中橫公路的總工程費高達4億3000萬元，如此鉅額經費並承擔高風險的人力損失，其開鑿目的根據官方的說法：一是因應國防需要而打通中央山脈，建造一條橫貫臺灣東西部的便捷交通線，二是配合國家經濟建設，便利山區資源開發，三是改善原住民的生活以及安置退除役官兵就業。學者更進一步指出橫貫公路的開鑿，作為一個政策，反而具有鼓舞士氣、強化國際支持與統治的正當性、改善國軍形象以及蔣經國的權力接班上的意義。臺灣公路局自1951至1971年為止，接受美援貸款及贈與款共計新臺幣1,638,388,000元。以美援配合運用完成的主要工程建築及購置器材設備，包括十四項工程，其中以西螺大橋、南北幹線瀝青工程、東西橫貫公路、八七水災重建及北基新路等

工程較為浩大，用款也多。其中蘇花公路的修復而使環島公路得以貫通。³

蘇花公路位於臺灣東海岸的幹線公路，連接宜蘭、蘇澳與花蓮，全長118公里。這條路歷經各朝代的修築而具有歷史性的意義。清代開鑿的北路，經過日治時期修築，1932年東海岸臨海道路完工通車，戰後改為蘇花公路，後持續新建隧道及拓寬為柏油路面。這條路大致依海岸線修築，沿路可看到太平洋海景與陡峭的山壁，山海交會的奇景而成為世界著名的景觀公路。⁴蘇花公路與橫貫公路同樣會因颱風、地震等因素而發生坍方，落石頻傳的事故，皆屬於需要經常維修照顧的公路系統。

蘇花與中橫公路的寫生風潮

1927年「太魯閣峽谷」被票選為臺灣八景之一，1932年東海岸臨海道路通車後，使得日治後期畫家慕名前往太魯閣寫生變得更為容易，創作許多相關畫題的作品。戰後1953年臺灣省政府重新制定臺灣八景，包括「魯閣幽峽」、「清水斷崖」，可見東海岸太魯閣早已成為代表臺灣的名勝風景。⁵臺灣多山環海的地理特色，吸引大陸來臺畫家結伴環島寫生。1950年任教師院藝術系的孫多慈（1913-1975）等人搭車環島旅行寫生，其中對在太平洋邊的懸崖峭壁所建的蘇花公路，最讓他們感到驚心動魄，也被清水斷崖的壯麗景色所征服。⁶

根據學者的研究，二十世紀前期中國山水畫家已意識到一般觀眾對真實感的需求，他們借助風景照片而作山水畫，或回到傳統的「古法寫生」，即運用古人筆法進行風景寫生。他們更「行萬里路」，以造化為師，

透過近代發達的交通而更深入中國各地寫生，仿效石濤「搜盡奇峰打草稿」的精神，描繪名山奇勝山水，進而與古人的詮釋互相唱和。並透過展覽方式與媒體的報導，將「遊歷名山大川」的寫生成果傳達給觀眾，乃至於出版畫集流傳。山水畫家行萬里路的形象，逐漸深植於一般觀眾心中。⁷戰後來臺的山水畫家延續此行萬里路的精神，由寫生大陸山川轉移至臺灣的山海奇景。常遊歷名山大川作畫又愛寫遊記的呂佛庭，畢業於北平美專，1948年來臺後即對臺灣名勝古蹟巡禮。他的臺灣畫友藍蔭鼎（1903-1979）推薦太魯閣與清水斷崖是從事丹青者必遊之地，因此前往旅遊，一探東臺灣山水之勝。他對於汽車往來的斷崖公路，認為宛如螞蟻爬壁，蔚為奇觀。其中有些石色斑斕、不生草木的崖壁，令他想起五代畫家關仝（約907-960）的手筆。⁸

隨著1960年中橫公路通車後，吸引更多畫家至東岸旅遊寫生。其實中橫公路開鑿的過程即在官方與媒體的大力宣傳下，艱鉅工程與沿途勝景的形象，逐漸深入人心。張穀年在中橫公路尚未暢通前即前往寫生，企圖把由榮民血汗築成的隧道以及天然雄偉的景色繪成巨幅聯屏。張穀年從小跟隨舅父馮超然（1882-1954）習畫，1949年來臺後任職於中央銀行，餘暇時持續地創作。1958年12月張穀年在中山堂舉行畫展，包括蘇花公路與橫貫公路的寫生畫。記者評其畫中境物險峻，落筆高逸，最引人注目。⁹張穀年1958年致贈何應欽將軍的〈山水〉（圖1），即描繪蘇花公路第一勝景的清水斷崖。畫面取材上摩峭壁、下臨大洋的象鼻隧道，狹窄的公路上可見一小車輛行駛，頗有紀實的意味。透過洞蝕看到海浪衝擊岩壁，波濤洶湧，不過他

以線條加上細緻的筆墨與淺設色描繪，風格顯得雅緻。張穀年認為寫生橫貫公路時，「要把遊覽時所見的每段風景之特點，逐一把紙筆鉤出大概，以補記憶之不足，同時把內心的感受記住，例如九曲洞、燕子口之深邃曲折，使人有迫塞之感，太魯閣、長春祠的幽靜明朗，使人襟懷為之一暢，如此成竹在胸，乃始落筆，先把所見所感，加以抉擇，變化運用，不必刻意以求形似，應該把握其精神所在，



圖1 1958 張穀年 山水 軸 紙本設色 縱61.4，橫47.6公分 國立故宮博物院藏 贈畫570

方稱合作。」¹⁰ 由此可見，張毅年主要在實景的基礎上，運用傳統筆法描繪心中的感受。

林玉山（1907-2004）戰後為師大美術系主任黃君璧延聘至校任教，逐漸以水墨畫創作為主。1959年暑假，林玉山參加學校師生組成的太魯閣探勝寫生團，回來後完成〈橫貫公路寫生隊〉。（圖2）他運用各種深淺濃淡筆墨，描寫太魯閣陡峭山壁的特殊景觀，並以

濃墨點染峻嶺稜線與前景的山林，兩側山崖形成V字形交錯，更增加山谷的縱深感。左側岩壁下方的羊腸小徑，像是現在的燕子口，一人手持旗幟與隊員跟隨在後，猶如寫生團的自我寫照。林玉山以水墨表現太魯閣峽谷的高山峻嶺與峭壁，對照於黃君璧〈橫貫公路寫生〉（1960）以傳統斧劈皴描繪山石巖壁，林玉山在山勢地質與點景人物的描繪，比較



圖2 1959 林玉山 橫貫公路寫生隊 軸 紙本水墨 縱135.5，橫62公分 國立臺灣美術館藏 取自王躍庭等撰文；國立歷史博物館編輯委員會編，《觀物之生——林玉山的繪畫世界》，臺北：史博館，2006，頁136。



圖3 1967 黃君璧 谷關橋影 軸 紙本水墨 縱138.2，橫69.5公分 國立故宮博物院藏 贈畫617

能表現橫貫公路沿途所見的實景特色。黃君璧〈谷關橋影〉（圖3）是他1976年省展的參展作品。畫中除了吊橋的實景外，由米點皴轉化的濃淡層疊墨點，描繪縱深的山林河谷、草樹蓊鬱的景象，也呈現筆墨變化之美。

來臺第一代山水畫家中傅狷夫最注重寫生，並努力自創新法描繪臺灣的山海。他從阿里山、橫貫公路的地景，研創「裂罅皴」表現臺灣山石峻嶺、懸崖峭壁及隧道的特色，又以水墨渲染表現臺灣高山雲海的變幻靈動，還從東北角大里海岸的長期觀察，以花青點漬法描繪瞬息萬變的海濤巨浪。由於他在大專院校美術科系長期任教，他的臺灣山水畫影響許多門生追隨其創作的理念。學者認為傅狷夫在臺灣山水畫的本土化上，扮演極其重要的角色。¹¹

傅狷夫年少時進入杭州西泠書畫社，從王仁治（1869-1932）學習山水畫。1937年抗戰爆發，他隨政府進入四川，途經武漢、湘桂黔等地，感受山水奇景而眼界大開，筆墨有所改變。1949年他跟隨國民政府來臺，在臺灣海峽上初見大海的遼闊，浪起如山的壯麗景色，使他對水的觀察有更深層的領悟。¹²傅狷夫是一位徹底實踐「師造化」的山水畫家，蘇花公路、橫貫公路也是他數度前往寫生的景點。1966年初他在省立博物館展出的七十幅書畫，包括橫貫公路、蘇花公路等畫作。他為了讓初學者學習山水畫而繪著《山水畫法初階》出版，其中以燕子口、清水斷崖一角（圖4）為例，示範懸崖隧道所運用的皴法。他約作於1961年〈蘇花公路最高處〉（圖5），即描繪蘇花公路的象鼻隧道，類似他示範的



圖4 | 民國 傅狷夫 隧道 取自傅狷夫繪著，《山水畫法初階》，臺北：華正書局，1979，頁77。



圖5 約1961 傅狷夫 蘇花公路最高處 軸 紙本
設色 縱184，橫47公分 國立故宮博物院藏
贈畫959

清水斷崖一角的上方部分。這時他已從政工幹校退休，專注於創作。這幅畫的構圖與視角相當特別，斷崖幾乎佔據整個畫面，視點由下往上移動，前景畫樹梢，中景為清水斷崖壁面及直達頂端的隧道公路。遠景較隧道口為低，宛如從絕頂向下俯瞰海浪。畫家運用粗細濃淡的多變筆墨，描繪岩壁樹叢的地質與人造公路，呈現雄偉壯觀的景色。¹³

公路山水畫的多重意涵

1949年底張大千搭乘國民黨元老張群（1889-1990）安排的軍用機來到臺灣後，便長期旅居海外，活躍於國際藝壇，直到1976年因眼疾等因素而決定在臺灣落葉歸根。他與臺灣友人一直保持密切的聯繫，時常返臺舉辦展覽會，其來臺旋風總是受到官方媒體的大幅報導，受到政壇、藝界人士的盛大歡迎。1959年3月19日，張大千與家人及省議會議員六十餘人，由公路局長林則彬（1901-2003）等陪同參觀中橫公路合流工程處東段工程，並留下合影照片。（圖6）可見張大千在中橫公路尚未通車以前，已受到招待而前往參觀。

張大千1965年描繪的〈蘇花攬勝圖〉是在巴西靜養期間完成。他根據老友張維翰（1886-1979）〈蘇花行〉詩句描繪，結合自身去年遊歷蘇花公路的印象，成為他的傳世名作。他推崇蘇花公路是「我國第一奇境，亦世界第一奇境也。」畫面以潑墨淺絳設色為主，描繪蘇花公路環山，蜿蜒於峭壁、隧道與雲霧中，其下翻滾的巨浪以線條勾勒，最後沒入迷濛中。¹⁴ 整體洋溢著濕潤、神秘的氣氛。



圖6 張大千等人參觀中橫公路合影（1959年3月19日）取自高琇瑋、賴美麗、簡碧蓮編撰；王愛華等攝影，《山徑百年》，花蓮：太魯閣國家公園，2000，頁84。

張大千數度來臺期間，與親友結伴前往橫貫公路旅遊，總是受到當地藝術界人士的熱烈歡迎。1968年他與朋友等八人同遊橫貫公路後，作十絕句紀念。1974年2月他到花蓮遊覽，受到駱香林（1895-1977）等人的招待，參觀他收藏的奇石與古畫，並暢遊中橫的天祥、太魯閣幽谷、長春祠，景色都令他讚嘆不已。1976年他特地帶么女到橫貫公路遊覽，沿途中告訴如何取景作畫，並說：「橫貫公路是國畫的好畫材，是一輩子也畫不完的，它雄偉的氣魄，有點像大陸上四川的景物，到那裡就好像回到了故鄉。」¹⁵張大千屢次到中橫公路旅遊，或許是沿途風光可以暫時撫慰他的思鄉之情吧！

1968年張大千為張群描繪〈長江萬里圖〉，歷史博物館安排此畫展出，為了歸國僑團能欣賞此作而特地延長至雙十國慶。1969年張大千為義弟張目寒（1902-1980）祝壽而畫〈黃山前後澗圖〉。歷史博物館同樣選在雙十節期間展出〈黃山前後澗圖〉，展品還有張大千的遊黃山詩作、張目寒收藏張大千的作品，以及張大千的橫貫公路風景畫。此時臺灣橫貫公路主題畫作，或許不如畫家憶寫大陸山河來得受到觀眾的矚目，不過同年政府準備參加次年在大阪舉行的萬國博覽會，參展委員會決定選送張大千的作品在萬博的美術館展出，張大千則決定展出橫貫公路六幅與瑞士風光的作品。¹⁶

張大千決定以橫貫公路畫作參展萬國博覽會，或許與張毅年的先例有關。張毅年曾攜橫貫公路聯屏畫至香港展出，橫貫公路八聯屏也由歷史博物館送至紐約博覽會展出。曾有觀眾因看到他的橫貫公路畫作而前來臺灣遊覽。1967年他在加拿大萬國博覽會展出

的橫貫公路八聯屏，不料卻毀於火災。由於新聞局為了文化交流而事先拍攝張毅年作畫與實景對照的影片，因此張毅年的橫貫公路作品影像幸好藉此方式保留。橫貫公路山水畫儼然具有觀光宣傳與文化外交上的作用。1970年5月張毅年在歷史博物館舉辦橫貫公路畫展，其中展出〈梨山春曉〉、〈夏山雨後〉、〈谷關秋色〉、〈合歡瑞雪〉。此橫貫公路四季繪畫同時由家人出版畫集。1978年旅居美國的張毅年把橫貫公路畫作致贈歷史博物館典藏。¹⁷張毅年從為了紀念榮民築路的艱辛勞苦而描繪橫貫公路，到變成他主要的創作題材，進而在世界博覽會中展出，為中華民國在文化外交上貢獻一己之力，而歷史博物館從中扮演推手的角色。國立故宮博物院典藏張毅年的〈橫貫公路寫生通景八屏〉（1967，圖7），可清楚看見一條公路蜿蜒在崇山峻嶺中，松、柏、神木、高山峻嶺及煙嵐，與山石、河谷交錯，筆墨點染活潑，淡雅的赭石與青綠設色，整體和諧舒暢。

任教臺中師範學校的呂佛庭分別於1962年、1965年開始繪製〈長城萬里圖〉與〈長江萬里圖〉。呂佛庭一絲不苟的創作態度，不僅考證地景史料，而且參閱以前旅行各省的寫生資料繪成。1966年這兩幅長卷在省立博物館展出，新聞局特別將該圖拍成影片，送往世界各地放映。1968年10月兩長卷於歷史博物館再度展出。1969年呂佛庭完成第三幅〈橫貫公路〉長卷，他不再繪製記憶中的大陸山河，而是描繪他五度遊覽的橫貫公路勝景，表現其山水之美。年底這長卷同樣於歷史博物館展出。¹⁸呂佛庭從憶寫大陸山河到描繪實地踏查的橫貫公路景色，可見橫貫公路風光已成為畫家心中臺灣山水的代表之地。



圖7 | 1967 張毅年 橫貫公路寫生通景八屏 局部 紙本設色 縱176.7，橫96cm，共8件 國立故宮博物院藏

呂佛庭〈橫貫公路〉使用生宣紙作畫，筆墨酣暢、運筆跌宕起伏，濃淡變化豐富，充滿動勢的生命力。他描繪的橫貫公路西起大甲溪，東至太平洋，途經東勢、谷關、青山、德基、佳陽、梨山、大禹嶺、慈恩、天祥、九曲洞、靳苻橋、燕子口、長春橋、太魯閣等地景色，都逐一濃縮於畫中。¹⁹相較於張毅年〈橫貫公路〉，呂佛庭的描繪比較忠實於實景，並加上亭臺樓閣等細節、遊覽的點景人物，不過他仍偏重於寫意，甚至於造景。例如他認為在慈恩碧綠一帶有座山很像峨眉山，因此畫中此地加上一座寺廟，並希望將來可在此興建寺廟。呂佛庭仍不免帶著大陸山河記憶觀看臺灣的風景。

餘論

1972年初，席德進（1923-1981）、李奇茂（1925-2019）等九位水彩及水墨畫家受到行政院退輔會、省公路局、教育部文化局的邀請招待，參加文藝界人士為期五天的東西橫貫公路參觀訪問團，唯一的條件是回饋給文化局一至兩幅畫作。他事後把這次的訪問過程發表在美術期刊上。這是政府部門執行文

藝與建設結合的計畫，目的在使藝術家親身體驗國家的建設，期待文藝人士對橫貫公路上的壯麗風光與偉大的工程的所見所感，訴諸於彩筆、鏡頭、文字，報導給廣大的社會。他們被安排參觀青山水力發電廠、福壽山農場、武陵農場等地。席德進對沿途風景有了新的體會而愉快地速寫，也對梨山賓館的宮殿式建築充斥在臺灣的每一個角落的現象，認為是「觀光文化」與「鄉思病」所促成的產品。遊太魯閣時，他選擇描繪奉祀犧牲的榮民的長春祠。最後席德進寫出對開路人的高度肯定，認為這是兄弟用血汗築造艱辛的橫貫公路，是對生命的熱忱、對國家忠誠的奉獻，為的是活得真實，活得真正像一個中國人。²⁰這顯然是政府部門尋求文藝人士的合作，藉由藝術行銷方式，積極為橫貫公路宣傳。

1960年中橫公路通車後，政府部門對其宣傳一直不遺餘力，中橫健行隊也是救國團寒暑假青年自強活動最熱門的項目之一。蘇花公路與中橫公路沿途的名勝奇景，不斷吸引許多畫家遊覽寫生，作為創作的畫題。對大陸來臺的山水畫家來說，橫貫公路山水畫還具有與傳統山水畫對話、懷鄉與國家認同



的意義。公路山水畫的繪製與展出的背後，獲得官方的支持、媒體的宣傳以及博物館機構的協助，其透過國內外的公開展覽與出版

物流傳，更賦予稱頌中華民國的偉大建設、為臺灣觀光宣傳以及文化外交上的意涵。

作者為國立臺北藝術大學美術系所兼任助理教授

註釋

- 關於冷戰時期臺灣的歷史、政治、文化等介紹請參考：陳德馨等編著，《安定與苦悶——冷戰時期的臺灣（1949-1971）》（新北：空大，2019）。文復會的研究請參考：林果顯，《「中華文化復興運動推行委員會」之研究（1966-1975）——統治正當性的建立與轉變》（臺北縣：稻香，2005）。
- 關於中橫公路開拓簡史請參考：劉枋，《路——東西橫貫公路開拓簡史》（花蓮縣：太魯閣國家公園管理處，1988）。關於中橫公路開鑿的艱鉅與參與者的訪談，請參考：李瑞宗，《天命行腳——中橫半世紀》（臺北：南天書局，2012）。
- 王之相，〈中橫公路的身世〉，《明志科技大學通識教育學報》，4期（2016.12），頁1-26。趙既昌，《美援的運用》（臺北：聯經出版社，1985），頁169-170。
- 關於蘇花公路修建的生命史，請參考：王之相，〈路上行人史——蘇花公路的前世今生〉，《止善》，20期（2006.6），頁175-209。
- 駱香林編，《臺灣省名勝古蹟集》（臺北：臺灣省文獻委員會，1965），頁187-188。
- 孫多慈，〈環島旅行寫生日記〉，《中央日報》，1950年3月11日，6版。
- 石守謙，〈迎向現代觀眾——名山奇勝與二十世紀前期中國山水畫的轉化〉，《山鳴谷應——中國山水畫和觀眾的歷史》（臺北：石頭出版社，2017），頁350-379。
- 呂佛庭，《臺灣漫遊記》（臺中：中市文化，1993），頁86-91。
- 陳書彙，〈前言〉，收入於《張穀年畫集》（臺北：連雲精舍，1970），頁1。《聯合報》，1958年12月21日，6版。
- 張穀年，〈寫生法〉，《中國山水畫法圖解》（臺北：正中書局，1985），頁101。
- 傅申，〈傅狷夫與臺灣山水畫——本土化的中國山水情〉，《新世紀臺灣水墨畫發展學術研討會論文集》（臺北：史博館，1999），頁11-24。
- 蔡文怡，〈傅狷夫畫水·覺轟然有聲〉，《中央日報》，1977年4月20日，6版。
- 劉宇珍、陳蓓文字撰述，《攬勝——近現代實景山水畫》（臺北：國立故宮博物院，2020），頁108。
- 何炎泉，〈筆歌墨舞——張大千先生臺灣居及其晚年之繪畫發展〉，《巨匠的剪影——張大千120歲紀念大展》（臺北：國立故宮博物院，2019），頁287。
- 張大千，〈橫貫公路紀遊〉，《中央日報》，1968年4月7日，9版。〈張大千遊天祥讚景色幽美〉，《中央日報》，1974年2月8日，3版。林淑蘭，〈浮雲遊子意·落日故人情·張大千愛國情深〉，《中央日報》，1976年2月11日，3版。
- 《中央日報》，1968年6月30日，3版、1968年10月1日，6版、1969年10月6日，6版、1969年9月3日，6版。
- 劉太希，〈觀新聞局放映張穀年橫貫公路畫記〉，《中央日報》，1968年4月13日，9版。《中央日報》，1970年5月15日，6版、1978年7月22日，6版。
- 《中央日報》，1968年9月25日，6版、1969年1月7日，6版；1969年12月22日，6版。
- 呂佛庭，《橫貫公路》（臺北：環華出版事業公司，1982）。呂佛庭〈橫貫公路〉由中國文化大學華岡博物館典藏。
- 席德進，〈橫貫公路寫生訪問記〉，《雄獅美術月刊》，14期（1972.4），頁18-27。