

中国记忆
文化线路研究丛书

名誉主编：皮埃尔·拉考特
执行主编：丁媛

川盐古道

Chuan yanyangudao

文化线路视野中的聚落与建筑

赵逵 著



东南大学出版社
Southeast University Press

内容提要

本书从“文化线路”视角审视“川盐古道”，研究了该区域聚落与建筑在多元文化影响下的产生、发展和嬗变过程。书中深入研究了“川盐古道”的形成历史及区域分布，从中发现当时当地盐民的生产方式与生活方式之关系；通过对聚落的研究，发现了因“运盐而兴”及因“产盐而兴”的两种聚落类型，并深入探讨了其空间形态的异同；通过对民居及盐业会馆的研究，发现了文化传播与地域气候、自然资源等相互影响的关系；通过对“川盐古道”上的非物质文化遗产的研究，了解了更多的古镇文化的内涵。

本书对探究聚落及建筑的本质具有重要的方法论意义，对川盐古道的聚落和民居保护具有重要的现实意义，对理性地开发利用旅游资源具有重要的指导意义。

本书可供建筑历史与遗产保护、建筑设计、城市建设研究和管理人员阅读，亦可供旅游专业及爱好者和其他相关专业参阅。

图书在版编目(CIP)数据

川盐古道：文化线路视野中的聚落与建筑/赵逵著.

南京：东南大学出版社，2008.9

(中国记忆·文化线路研究丛书)

ISBN 978-7-5641-1374-2

I. 川… II. 赵… III. ①古道—聚落地理—研究—四川省②古道—古建筑—研究—四川省 IV. K927.1 TU—092.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第136893号

出版发行 东南大学出版社
社 址 南京四牌楼2号 邮编：210096
出 版 人 江 汉
网 址 <http://press.seu.edu.cn>
电子邮件 press@seu.edu.cn
经 销 全国各地新华书店
印 刷 江苏省通州市印刷总厂有限公司
开 本 700mm × 1000mm 1/16
印 张 16.25
字 数 225 千
版 次 2008 年 10 月第 1 版
印 次 2008 年 10 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-5641-1374-2/TU · 174
印 数 1~2500 册
定 价 39.00 元

总 序

能够受著名的东南大学出版社和同济大学丁援博士（我在勃兰登堡理工大学“建筑、土木工程与城市规划”学院任教时的中国学生）之邀请，为《中国记忆——文化线路研究丛书》写一篇导言，我深感荣幸！我很乐意为此在中国遗产保护专业领域里十分重要而独特的研究成果写篇简介。在遗产保护和管理日益进步的国际大环境下，丛书选择以“文化线路”这个新概念为主题，可谓恰逢其时——目前，中国正是该领域最重要的参与者。

近三十年来（中国所用的时间比这要短很多），国际遗产保护的范畴有了显著的扩展，改变了以往与其他一些相关领域的松散的联系，如城市和区域的发展。考虑到几十年来中国公众对遗产的矛盾的态度，这套丛书以“文化线路研究”为题来作一个广泛的讨论，相信一定会给公众带来全新的感受。一方面，中国五千年骄傲的文明史，包含了数不清的历史遗迹和历史延续性的证物；然而，另一方面，至少在过去的60年中，历史又呈现出刻意的、突然的和常常是暴力的对这种延续性的否定——这其中既包含了之前两代人的社会革命，又包含了现在一代人的经济革命。这两个运动一起使得中国摆脱了历史的连续性，不仅通过铲除封建制度，在政治层面上割断过去，同时还对传统中蕴含的普范性的文化和社会价值观产生了质疑。所有这些，都与“遗产”的概念如何传达并转化到公众的认知，以及如何纳入到公共资助的保护项目直接相联系。

2007年11月，我有幸被邀请出席著名的“北京论坛”。期间，我感受到一个意外惊喜：北京论坛专门设立了一个关于“人类遗产”的专题讨论，主题是“人类遗产对文明进步的启示”。我以为，这个主题揭示的是一种中国目前可能还未能被广泛接受的新的思维方式，因为，中国的现状是，来自完全不同领域的两个方向（遗产保护和经济发展）正在协调之中。通常，关心文化遗产的是少数的社会精英群体和追求浪漫的知识分子，而非广大的普通社会阶层。遗产保护经常与旅游业发展相伴出现，尤其是作为大众旅游，而这方面又备受争议。此外，现代社会为文明进步（或者简单说是为了不断的经济繁荣）所做的努力中，很少包含对待遗产价值的真正尊重的态度，以及在遗产保护方面所需要的专长的理解。在很多城市，那些肆意建造的伪历史街道和市区，就是很好的证明。在新中国近五十年的城市规划中，这种情况非常典型，其伴随的是对有原真性历史遗迹的毁灭性破坏。

而大多数亚洲国家在有效处理文化遗产时，有一种新的思维方式。在历史的遗迹中寻找“灵感”是非比寻常的，这与寻找现代经济的发展以及思想、态度 and 政策的激进变化有很大区别。他们将那些广为人知的“人类遗产”作为灵感的来源（如“北京论坛”所宣扬的），表明它同时包括有形和无形资源，即不仅包括杰出的纪念性实物，或者人类

建造的人工环境，同时还包括“世界的记忆”——这是联合国教科文组织在表达“艺术、科学和文明方面的优秀记录”时所用的专有名词，而这个在2001年最新推出的名单一直在不断扩充。

近五十年来，联合国教科文组织、国际古迹遗址理事会、世界保护联盟和其他相关国际组织确定的有形及无形遗产更加详细了，并提供了基础的国际准则，如《世界遗产公约》（1972年）；其后，在2006年，《保护非物质文化遗产公约》也获得承认。这是对以前狭隘的注重物质遗产资源，而没有充分认识到其无形遗产方面的一个重大延伸。可以说，对“有形”和“无形”遗产的区分，都是人为的。因为，任何人类活动与自然互动产生的实物证据（如建筑、城镇和景观等），都是建立在无形的意识形态、社会上层建筑以及人类的创造力之上的，同时，那些最无形的遗产特色也与实物遗产紧密联系。

除极少数的例外，几乎所有的对遗产的定义，都基于人类遗产的最本质的考虑，指出遗产是人类创造力、社会结构以及主观能动性，对自然条件和力量互动的产物，包括对自然的有利或者不利的后果。这也是为什么新兴的全球保护运动已经与全球环境运动（自1992年在里约热内卢举行的地球首脑会议）相融合，而同时，著名的《21世纪地方议程》也已经成为城市和区域管理的一个标准组成部分。有趣的是，我们可以看到在一些国家，新开发的环境立法比以前的城市规划法更容易作用于城市保护。

在特别关注和保护的需下，关于无形遗产由什么构成的概念，已经扩展得相当大，即从单一的“遗产”（艺术品或建筑物），到城市和村庄相关设施的“遗迹”，再到“文化景观”。在世界遗产名录中，文化景观属于文化遗迹，但是它们同时也具有其他性质世界遗产的元素。反之亦然，即使是纯粹的自然遗产，也通常包含人类及文化互动的痕迹。也就是说，世界上没有什么有形遗产不包括无形的组成部分。

在相当长的时间里，各地区的“线路”被定型为传播当地历史、带动当地文化旅游的概念。在欧洲就有很多这样的线路，如卢瓦尔河谷和它的城堡、葡萄酒线路、连接著名的巴洛克或哥特式教堂的线路，以及著名的圣地亚哥·德·孔波斯特拉朝圣线路（Santiago de Compostela）等。许多古老的贸易和旅游线路已经复苏，并造福现在的人们，如“皇家”线路（the Camino Real）。

近几年来，在加入“文化线路”后，世界遗产名录中的保护领域进一步丰富，同时其复杂性也大大提高。其中最突出的例子即是，一些非常大的遗迹，如通行于若干亚洲国家的丝绸之路、哈德良长城、分布于五个不同国家的古罗马边境墙等。而将大运河作为“文化线路”是非常巨大的体系，它涉及地理、政治、经济、文化、环境各方面的综合成就，同时也是经济史上中国取得辉煌成就的历史映照。如果中国政府申请成功，这条新的“旧路线”，可能很快成为世界遗产。同时，它也将作为一条特殊的文化旅游线路得到价值的提升。

在我心中，毫无疑问中国的保护运动正走在世界遗产保护的前列，其保护规模也最

广泛。这确实是大可为的，但这是否只是一小群先进研究者的追求呢？是否意味着省级和地方政府的意愿和能力在随着新的趋势一同增长呢？我以为，我们在考虑任何遗产保护维护的同时，都必须回答这个问题。

在对待不可再生和敏感的遗产资源的时候，我们特别需要深思熟虑、需要具体的行动和管理。这不仅包括了那些保护主义者对价值的深刻认识，还涉及公众意识、技能的发展、公共和私人的投资，以及慎重利用等。所有这些都只可能发生在经济和社会繁荣、环境可持续发展以及尊重文化的政治气候下。这也包括对文化多样性原则的积极响应；而文化多样性则是联合国教科文组织工作，以及国家遗产保护和维护政策的基础。

除了与现行遗产年度提名和年度复审相联系的各种实施，遗产的管理，以及管理的能力，都已经成为一个突出的问题。一些对体制框架、利益相关者的谈判和调解，以及对现有遗产适当的定期监测等的关注，已经转移到国际讨论的中心舞台；而这也是在中国的情况。就世界遗产地而言，现在管理规划是必需的，那些现在还没有制订管理计划的所有遗产，都需要在今后几年间制订一个相应的计划。在《实施保护世界自然和文化遗产公约的操作指南》里，包含了日益缜密的规则。对规划和管理人员而言，这里有很多不同的准则，因此，在最佳实践以及适当的培训方面加强信息交流的需求也呼声高涨。

这些规划的原则必须清晰，同时将纳入各国相应的国家和地方法立法。遗产保护通常需要具体机构和资金安排的支持，两者都需要特别的付出和努力，因为配套制度和维持财政都是不容易的事情。在一些贫困国家和地区，存在另一个问题，即是具体遗产地的保护要求与体制和融资条件的贫困方面存在的矛盾。同样，在一些转型国家，新市场导向规划的体制框架，也需要适应各类公共部门规划的发展。

从遍布世界的世界遗产地中，挑出至少 300 个“复杂的遗址”是完全有可能的（至 2008 年 7 月，世界遗产总数已有大约 900 个）。而特别困难的方面，就是怎样平衡保护和发展原则之间的关系。这些遗产中大约有 170 个历史文化名城。在现存的历史文化名城中，虽然遗产保护和现代社会发展之间存在矛盾，但是仍需要公平考虑两者之间的利益关系。同样，具有世界遗产地位的自然保护区，尤其是 130 处被指定的“文化景观”，构成了各种名胜，这些地方遗产保护的利益和现在或将来的利用一直处于冲突和竞争之中。在这些复杂类型的遗产中，主要是保护和发展的目标不同，才需要加以协调。

国际政策和当地实际情况之间有很大的差距。其中最重要的是，最好的愿望（并非高度精准和以欧洲为中心的国际文献以及推荐的方针准则）与国家、区域和地方在执行层面的条件之间的差距。

体制设置方面，也需要对在基础设施的提供和维护，公共和私人建筑的建造和维护，以及公共和私人项目经费分配等方面现存责任的分配，进行商讨。许多现有的模式是需要维持的，但是有些不得不修改，以适应保护和维护遗产资源压倒一切的目标。换言之，“管理规划”必须相当重视制度设置的执行力度，包括财政方面。

我可以肯定，这套出版物中的那些研究文章，在处理如何定义和管理文化线路的困难工作中，牵涉到很多复杂的问题。作为一个新的概念，至少在中国，任何此类线路都需要充足的管理方法来创造性地“为未来保护过去”（借用一下联合国教科文组织的常用语）。我衷心希望这套出版物能拥有广泛而热心的读者来进一步传播研究者的观点，并使之最终转化为普遍接受的态度——让我们再一次热烈地拥抱这历史的延续传承和那些为时间所证明的伟大的价值观吧！

带特莱特·卡麦亚^①教授

写于曼谷-慕尼黑-大马士革

H. Hatif Kamari

2008年7月

① 国际著名城市规划专家，前国际规划学会主席。博士。教授。第44届国际规划师大会总报告人。生于1940年。德国人。现主要居住泰国，并在德国柏林工业大学和德国波兰登堡工业大学任客座教授。2007年曾受北京市的邀请参加北京论坛，并发表重要讲话。研究领域：城市规划、遗产保护等等。

序 言

近年来,国际建筑学术界对历史文化遗产的研究已从“聚落、建筑”层面延伸到“文化线路”的层面,这种扩展进一步整合了广义建筑学的学术资源并开拓了此类研究的学术视野。作为社会分工,建筑师担当着一种特殊的社会角色,但从文化上看,将建筑与城市作为封闭的系统进行研究,实为不妥。赵逵博士敏锐地察觉到这种发展趋势,将“川盐古道”之聚落与建筑纳入“文化线路”的前瞻性框架,开展了独特的研究。

对中国腹地人类生存与发展影响巨大的“川盐古道”因盐而兴,历经千年发展,留下了灿烂的文化遗存。然而该区域隐藏深山,路途艰险,故在交通迅速发展的百年间,“川盐古道”逐渐淡出人们的视野。

从“文化线路”视角审视“川盐古道”,赵逵博士研究了该区域聚落及建筑在多元文化影响下的产生、发展和嬗变过程,这对探究聚落及建筑的本质具有重要方法论的意义,对川盐古道的聚落及民居保护具有重要的现实意义,对理性地开发利用旅游资源具有重要的指导意义。

在本书中赵逵博士深入研究了“川盐古道”的形成历史及区域分布,从中发现了当时当地盐民的生产方式与生活方式之关系;通过对聚落的研究,发现了因“运盐而兴”及因“产盐而兴”的两种聚落类型,并深入探讨了其空间形态的异同;通过对民居及盐业会馆的研究,发现了文化传播与地域气候、自然资源等相互影响的关系;通过对“川盐古道”上的非物质文化遗产的研究,理解了更多的古镇文化内涵,所有这些,对于深入理解建筑与城市的本质均具有启发意义。

四年前赵逵博士踏访“川盐古道”之后便直觉地意识到其学术价值,并为之倾注了极大的精力及热情。近年来,除了广泛阅读之外,他数十次只身潜入深山调查访谈,吃尽苦头,获得了大量鲜为人知的第一手资料。作为学者,这种执着及严谨的态度难能可贵。

本书得到建筑学前辈张良皋、李百浩等教授的辛勤指导,李晓峰、谭刚毅等在此领域具有专深研究的教授对本研究也给予了帮助,感谢他们的贡献。

李保峰^①

2008.3.21

武汉喻家山

^①李保峰:华中科技大学建筑与城市规划学院院长,教授,博士生导师。



序言

目 录

一、绪论	2
1.1 研究源起	2
1.2 研究意义	3
1.3 研究动态及分析	5
1.4 主要研究内容	12
二、“文化线路”视野下的“川盐古道”	19
2.1 文化线路概念	19
2.2 川盐古道作为文化线路的判别特征	20
2.3 川盐古道作为文化线路的保护内容	45
2.4 川盐古道的旅游价值	60
2.5 本章小结	62
三、川盐古道的分布线路及沿线古镇村落	64
3.1 川盐的运销	64
3.2 川盐古道的主要分布线路	67
3.3 川盐古道上古镇一览表	93
3.4 本章小结	102

目录

文化线路视野中的聚落与建筑

四、川盐古道上传统聚落的形态特征分析	106
4.1 古代城镇与四川盐业的关系	106
4.2 盐业古镇的形成原因	111
4.3 盐道古镇的分类	118
4.4 盐道古镇的分布、选址和布局	122
4.5 古镇的保存现状	137
4.6 本章小结	140
五、川盐古道上传统民居的形态特征分析	143
5.1 封火墙	144
5.2 大挑檐	164
5.3 天井	169
5.4 盐业移民文化与建造技术传承	182
5.5 本章小结	195
六、川盐古道上独特的建筑现象——盐业会馆	198
6.1 盐业会馆的兴起	199
6.2 盐业会馆分类	206
6.3 盐业会馆建筑的空间与造型	210
6.4 盐业会馆建造技术的传承	224
6.5 本章小结	237
七、结 语	240
致 谢	246

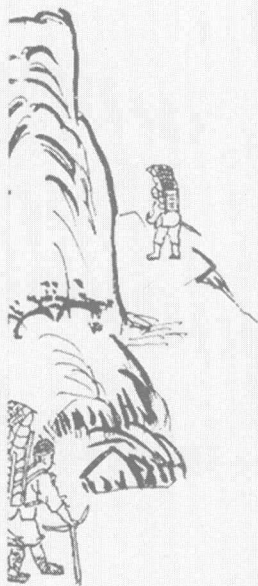
中国记忆
文化线路研究丛书

名誉主编：皮埃尔·拉考特
执行主编：丁媛

川盐古道 *Chuan yang dao*

文化线路视野中的聚落与建筑

赵逵 著



东南大学出版社
Southeast University Press
南京

一、绪 论

“川盐古道”是源于四川（包括重庆，后同）东部及南部，对川、鄂、湘、黔交汇地区产生巨大影响力的千年古道，它因盐而兴，成为推动经济、传播文化的重要载体。但是随着现代交通的发展，“川盐古道”因其路途艰险，百余年来逐渐被人们遗忘，对它的研究和开发相当匮乏。本文在大量考察和调研的基础上，参照国际上对“文化线路”的评判标准，对川盐古道的分布线路、沿途古镇村落的形成、发展、衰落的过程进行分析研究，并对盐业古镇上的民居、会馆等建筑的建造特点、建筑形式以及技术传承展开系统的论述，以期从全新的视角展示这条贯穿巴蜀地区的极具特色的文化线路。



1.1 研究源起

今人已很难想象盐对古代社会的重要性，我们如今垂手可得的盐在过去曾经支撑着整个国家的经济命脉，并一直是人类生存的重要物质。中国古代历史上，为争夺有限的盐业资源，曾引发过许多大规模的战争，如传说中的炎黄部落之战、炎帝与蚩尤部落之战以及后来的巴蜀之战、巴楚之战直至秦灭巴楚，许多史学家认为其主要目的就是为争夺山西、山东、淮海、四川的盐业资源。

由于特殊的地质构造，在四川盆地东部分布着大量天然盐泉，使之成为中国内陆最重要的产盐区，这对经济长期落后的巴蜀地区有着非同寻常的意义，可以毫不夸张地说，盐对古代巴蜀地区的经济作用就如同石油对



中东国家一样！在特殊历史时期（如两次“川盐济楚”时期），甚至牵动着整个国家的经济。

当然，川盐的研究意义不仅仅在经济领域，其上千年的生产和运销过程，对自古封闭的川、鄂、湘、黔交汇地区的文化交往、技术传播的作用亦不容忽视。传统建筑作为文化的重要载体，必然与古盐道上的这种交往与传播有众多暗合之处；从“川盐古道”的文化线路角度审视这一地区的建筑嬗变以及聚落变迁过程，必然有很多全新的收获。



1.2 研究意义

本书研究具有两个层面的意义：一是对“川盐古道”展开全面而系统的研究，为后续相关学科研究整理重要的基础资料；二是从“川盐古道”的角度，系统研究分布在其上的多元建筑文化之间的相互关系。

1.2.1 以“川盐古道”为线索建立时间和空间维度的坐标

（1）时间：“川盐古道”的历史几乎纵贯该地区人类的发展史。

由于地质变化的原因，在川东等地聚集着大量裸露地表的盐泉、盐井，这在历史典籍和遗址中都有迹可寻。《山海经》所记载的大溪文化（距今 6300 ~ 5300 年）中的“巫戟”或“戟民之国”，首先以盐致富，达到不耕而食，不织而衣。在重庆忠县的中坝商代遗址中，出土了大量制盐圜底陶釜与尖底陶杯，这都印证了人类早期在此地区进行大规模的盐业活动。2005 年 10 月北京大学考古系教授李水城和美国学者在《美国科学院学报》上联名公布中坝商代遗址的考古报告，认为中坝商代遗址是世界上最古老的制盐场。

巴国在中国历史上是一个以盐立国的国家，巴人被称为“无粮无织”却衣食无愁，他们通过盐向邻国换取自己所需的其他物资。“盐巴”一词就是明证——很长一段时间盐被称为“巴盐”，后来称为“盐巴”并一直延

续到现在。在巴国存在的上千年的历史里，其领域范围内逐步形成了一条古盐道，这些古盐道成为历代最重要的交通要道并一直延续至今，该地区发生的许多历史事件都与这条古盐道有着直接或间接的关系。

（2）空间：“川盐古道”是连接不同地域、不同民族文化的纽带。

于人类而言，盐是不可或缺的生活必需品。盐道的形成和畅通有着与“茶马古道”和“丝绸之路”同等、甚至更为重要的意义，因为“茶”与“丝绸”都是人类为追求更高层次享受的物质，而“盐”则是维持人类生命、生存的基本物质之一。另一方面，从云南至西藏的茶马古道，不仅是古人以茶换马的通道，更是运送川滇之盐至西藏的重要通道，因此很多学者亦认为这条古道更应是一条“盐茶古道”。如果说几千年来“川盐古道”是维持人类生存的补给线，那么古道上的聚落就是人类生存补给线上的驿站。“川盐古道”的亘古与持久，不仅对中国内陆各民族的生存发展起着重要作用，也给我们在研究不同地域之间民居演变、构筑方式、聚落成因以及文化的相互作用与影响等问题时提供了一条明确而清晰的线索。

（3）“川盐古道”促成了我国重要的文化沉积带的形成。

研究中国内陆少数民族的学者认为：北起大巴山，中经巫山，南越武陵山，止于南岭，是一条文化沉积带。许多古代文明在其他地方已绝迹或濒临绝迹了，在此尚有遗迹可寻。这样一条又长又宽，由“井盐文明”铺就的文化长廊，在中国是绝无仅有的。“川盐古道”在推动经济发展的同时也传承了文明，串起包括土家、侗、苗、白、羌、傣、布衣等众多少数民族之间的联系。今天，在“川盐古道”上仍然保留着许多少数民族村寨、摆手堂、风雨桥、宗祠、庙宇、土司王城等建筑遗址，许多古老的文化特征也因诸多的物质实体的保存得以传承。

1.2.2 “川盐古道”上的民居聚落处于亟待保护的关键时期

由于近代海盐提炼技术的提高，海盐已逐步代替井盐成为人们的主要食用盐。四川的盐井因而逐步废弃，古盐道亦渐渐淡出历史舞台，再加上



目前我国的城市化进程的迅猛发展,迫使古道边的村寨在消亡,老街被废弃,古道上的重镇被蚕食,古道上的对中国历史文化有着重要研究价值的盐业古迹也在逐渐消亡。现在若不对这条文化线路及分布其上的民居聚落展开及时系统的调查研究,建立资料档案,确定重点目标和制定保护措施,将来恐怕只能像丝绸之路那样在历史残垣断壁中推断猜想了。

1.2.3 对合理利用旅游资源具有指导意义

该地区是典型的喀斯特地貌,溶洞千姿百态、山势险峻。道光年间,《施南府志》中就曾记载“外壁夔峡,内绕溪山,道至险阻,蛮寮错杂,自巴蜀而瞰荆楚者,恒以此为出奇之道。”例如,《中国国家地理杂志》评选出的“中国六个最美溶洞”之一的利川腾龙洞,就在鄂西,是世界容量最大的溶洞。此外,五峰的柴埠溪森林公园、利川的沐抚大峡谷、咸丰的黄金洞等自然景观都在此聚集,堪称世界级风景名胜,再加上龚滩、龙潭、西沱、凤凰、里耶这样的历史文化古镇,若能以“川盐古道”为旅游主线,串起沿途风景名胜与美丽的民居聚落,必能建立自然景观与人文景观共生的旅游产业经济。



1.3 研究动态及分析

1.3.1 国外的研究动态

1.3.1.1 国外对盐文化线路的研究

由于盐是生命的重要物资,盐的运输带动巨大的经济交流与文化交流,因此国外有大量关注盐文化线路的研究,其中比较著名的有:

(1) 欧洲哈尔施塔特(Hallstatt)盐运线路

一些历史学家指出,欧洲青铜器时代的长途贸易大量源于对盐与铜的需求。在欧洲南部哈尔施塔特(Hallstatt)及周边地区的盐矿床以及该地

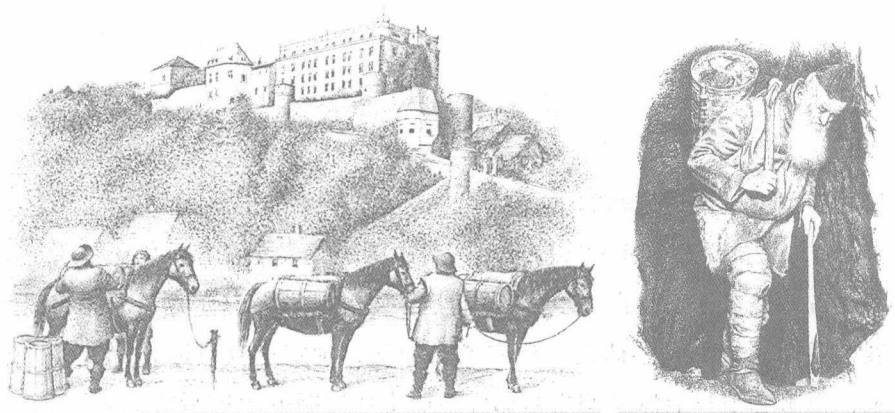


图 1.1 古代欧洲人背马驮运盐的情景 (源自 Salt Route)

区内阿尔卑斯山铜矿的发现,极大促进了古代波黑米娅和阿尔比国家(Bohemia and the Alpine countries)之间的经济贸易。人们把从南方开采的盐和铜运至北方,交换所需的 Krušné 山所产的锡金和波罗的海的琥珀、毛皮以及黄金,运至地中海沿岸换取名贵武器(匕首)、装饰用的针头、斧头和凿子等物品。

在罗马和斯拉夫期间(the Roman and Slavonic period),贸易规模

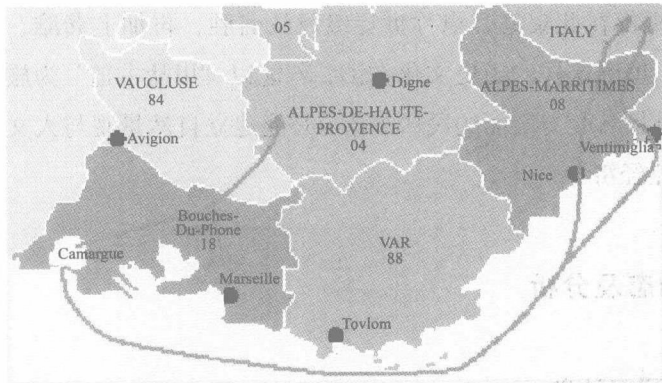


图 1.2 Camargue 盐运线路图 (源自 Route de Sel)

扩大,包括食品、丝绸、瓷器、装饰性家用陶瓷和织物,但盐仍然是最重要的进出口货物。当时的盐运通道分为两条:向北到

达 Doudleby 城堡,向西北到达 Netolice 城堡。mašje 河与 Černá 河是其中两条重要的盐运河流,在两河交汇处,建有圣母教堂和关税建筑,这里也是该地区已知最古老的村落,到 13 世纪逐步发展为商业古镇。

古代盐矿被开采出来后,经人工提炼后装入圆形木桶,通过人背马驮运到欧洲各地(图 1.1)。在 16 世纪下半叶,每一年有大约 28 000 个大木桶运送在这条路上,至 1620 年达到 70 000 桶左右。直到 1832 年,由



于引进了从林茨到české budějovice 的铁路运输,食盐运输的道路才逐步废弃,而该地区干线铁路的方向,几乎与古代盐运线路的方向完全一致。

另外这条盐运道路也是欧洲古代邮政驿道的一部分,当时盐运古镇 Kaplice 曾是联系 Praha 和威尼斯之间的重要驿站,对它的历史记载最早可追溯到 1530 年。因此这条源于哈尔施塔特(Hallstatt)的盐运线路对欧洲古代交通及物资信息交流发挥过举足轻重的作用。

(2) 法国 Camargue 盐运线路(图 1.2、图 1.3)

Camargue 盐运线路有超过 2000 年的历史,它源于法国南部的滨海产盐城市 Camargue,海运经地中海到威尼斯和都灵,再陆运进入意大利,沿途因盐而兴起的传统村落包括'Escarène, Breil, Saorge, La Brigue, Tende 和 Limone (意大利),这条盐运线路对促进法国东南部的经济与文化交流起过巨大的作用。

(3) 德国吕内堡—吕贝克(Lüneburg to Lübeck)古盐路

吕内堡盐场的盐从中世纪至 16 世纪是整个北部和东北部的欧洲最重要的食盐来源,这种珍贵的白色物质首先从吕内堡运送至吕贝克(图 1.4),然后再乘船到斯堪的纳维亚、波罗的海地区以及俄罗斯。

古时的吕内堡盐场几乎像一个现代化的工业企业,而吕贝克则像一个港口城市,由于大部分的盐在这里被装上航行的船只,然后直接海运至目

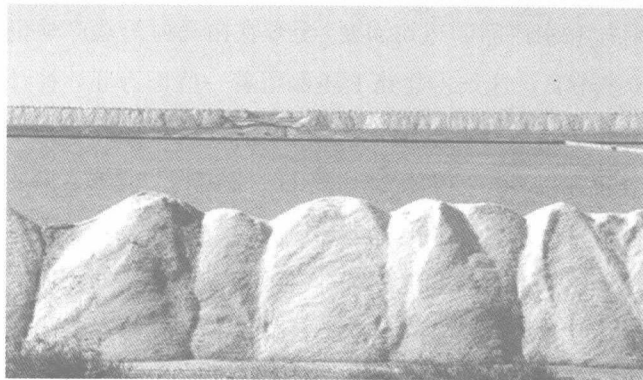


图 1.3 位于 Camargue 海滨的盐山

的地,如卑尔根、哥本哈根、斯德哥尔摩、奥斯陆和诺夫哥罗德,在 14、15 世纪,每年有高达 60 000 吨的盐由吕贝克运抵北部和东北部欧洲,它们被储存在巨大的

盐仓中，被称为“吕内堡盐仓库”。由于这种“白色黄金”带来巨大利润，为使食盐运输更快和更便宜，吕贝克商家在 1391 年开始建造连接各河流的航道，由此 94 公里长的 Stecknitz 运河诞生了，它是在北欧首次修建的人

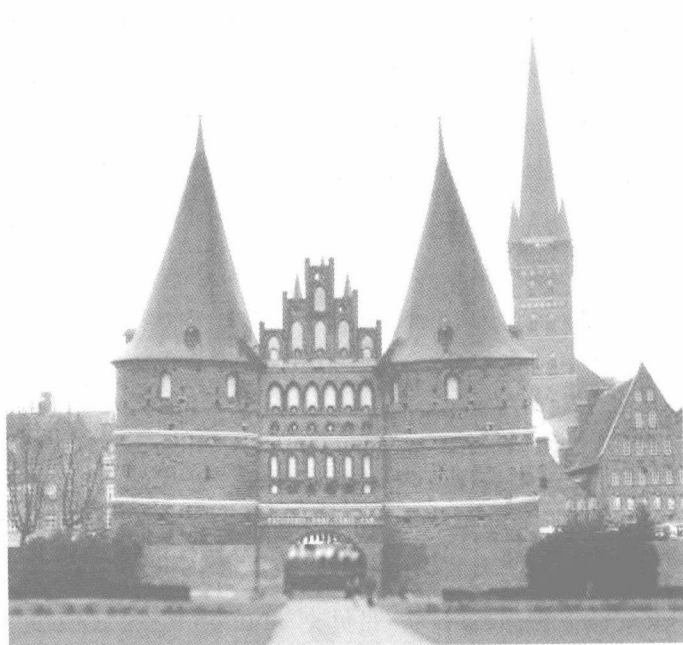


图 1.4 德国吕贝克盐税关卡

工水道，而这条盐路后来也成为北欧重要的商贸交通要道。

(4) 日本 Chikuni-kaido 盐之路

这条 Chikuni-kaido 盐之路连接着松元以及日本沿海城市和新沪等地，曾经是该地区人们运输商品的重要的通道，它解决了从日本海到长野的山区以及日本其他地区对盐和水产品的迫切需要。至今在白马村等盐产地仍保留有“运盐节”等传统节日，这条古盐路上还保留着一些旧寺庙、神社和石佛像，人们展示着这条盐道曾经的繁华（图 1.5、图 1.6、图 1.7）。

以上例举的只是分布在世界各地的盐运线路的一小部分。其实，只要有人类活动地方，就必然有盐的生产和运输。从广义讲，盐运网络自古就是一个遍布全球的运输网络，由于盐产地的稀缺和固定，这种特殊物质大规模亘古不变的长途搬运往往跨越国家、地区、民族的界限，这对古代人类而言有着极其特殊的意义，因此世界许多学者都对此进行过大量的研究。