

ZHONGGUO LÜYOU FAZHANSHI

郑焱 著

湖南教育出版社

# 中国 旅游 发展 史



湖南省普通高等教育  
“九五”重点教材

# 中国旅游发展史

郑焱 著

湖南教育出版社

# 中国旅游发展史

郑 焱 著

责任编辑:刘新民

湖南教育出版社出版发行

湖南省新华书店经销 长沙市银都教育印刷厂印刷

850×1168 32开 印张:11.25 字数:280000

2000年1月第1版 2000年1月第1次印刷

印数:1—2000

ISBN7—5355—3117—2/G·3112

定价:16.80元

本书若有印刷、装订错误,可向承印厂调换

(厂址:长沙市远大一路马王堆 邮编:410001)

## 目 录

|                              |      |
|------------------------------|------|
| 第一章 远古旅游·····                | (1)  |
| 第一节 旅游的定义·····               | (1)  |
| 第二节 神话传说与中国旅游的起源·····        | (3)  |
| 第三节 中国早期的旅行旅游活动·····         | (6)  |
| 第二章 春秋战国旅游·····              | (13) |
| 第一节 春秋战国时期的旅游交通与旅游设施·····    | (13) |
| 第二节 春秋战国时期的旅行旅游活动·····       | (18) |
| 第三节 先秦时期的旅游观·····            | (22) |
| 第三章 秦汉旅游·····                | (26) |
| 第一节 秦汉时期的旅游交通和旅游设施·····      | (26) |
| 第二节 秦汉时期的旅行旅游家·····          | (32) |
| 第三节 秦汉旅行与中外文化交流·····         | (36) |
| 第四节 游记的萌生·····               | (38) |
| 第五节 秦汉时代的园林和秦汉时代形成的旅游景观····· | (41) |
| 第四章 魏晋南北朝旅游·····             | (44) |
| 第一节 旅游思潮的流布与自然园林的兴起·····     | (45) |
| 第二节 士人旅游与佛教旅行·····           | (49) |
| 第三节 旅游交通与旅游设施·····           | (54) |
| 第四节 形成于魏晋时期的旅游景观·····        | (60) |
| 第五节 旅游诗文与山水旅游画·····          | (65) |
| 第六节 旅游地理图志的产生与发展·····        | (74) |
| 第五章 隋唐旅游·····                | (77) |

|     |                                |       |
|-----|--------------------------------|-------|
| 第一节 | 发达的旅游交通与旅馆设施 .....             | (77)  |
| 第二节 | 隋唐社会的旅游习俗与旅行旅游家 .....          | (86)  |
| 第三节 | 唐代的旅游诗文 .....                  | (106) |
| 第四节 | 唐代园林建筑、旅游城市和唐代形成的旅游景观<br>..... | (120) |
| 第六章 | 宋代旅游 .....                     | (136) |
| 第一节 | 进一步发展的宋代旅游业 .....              | (136) |
| 第二节 | 宋代旅游城市 .....                   | (146) |
| 第三节 | 各种类型的旅行旅游者 .....               | (154) |
| 第四节 | 宋代的旅游文学与旅游山水画 .....            | (163) |
| 第五节 | 宋辽金夏时期形成的旅游景观 .....            | (180) |
| 第七章 | 元代旅游 .....                     | (184) |
| 第一节 | 欧亚大帝国的旅行交通与旅游设施 .....          | (184) |
| 第二节 | 元代的国际旅行旅游家 .....               | (188) |
| 第三节 | 元代的文人旅游者与旅游文学艺术 .....          | (200) |
| 第四节 | 元代旅行与中外文化交流 .....              | (209) |
| 第八章 | 明代旅游 .....                     | (212) |
| 第一节 | 明代的旅游交通与旅馆设施 .....             | (213) |
| 第二节 | 明代的旅游旅行活动与中外文化交流 .....         | (216) |
| 第三节 | 明代旅游诗文与旅游理论 .....              | (235) |
| 第四节 | 明代形成的人文旅游资源 .....              | (244) |
| 第九章 | 清代(前期)旅游 .....                 | (251) |
| 第一节 | 清代旅行交通与旅游设施 .....              | (251) |
| 第二节 | 清代旅游家与旅游文学 .....               | (255) |
| 第三节 | 清代形成的旅游景观 .....                | (274) |
| 第十章 | 近代旅游 .....                     | (281) |
| 第一节 | 近代旅游交通与旅馆业 .....               | (281) |
| 第二节 | 中国第一家旅行社的创办 .....              | (292) |
| 第三节 | 近代旅行家与近代记游文学 .....             | (300) |

---

|     |                              |       |
|-----|------------------------------|-------|
| 第四节 | 近代旅行活动对中国近代社会的影响·····        | (338) |
| 第五节 | 近代旅游新景观的形成与旅游风景区的开发<br>····· | (341) |
| 第六节 | 近代旅行文献·····                  | (346) |
| 结束语 | ·····                        | (349) |

## 第一章 远古旅游

### 第一节 旅游的定义

人类自诞生以来,就总是不满足于周围环境对自身的束缚,并总是力图拓宽自身的视野,扩大自身的活动范围和生存空间;同时,迫于洪水、大火、干旱、地震等各种自然灾害的危害,原始人群因此而开始了反复的迁徙。从某种意义上说,这就开始了人类历史上最早的旅行。中国的考古学家们曾在三门峡地段发现了仰韶文化时期(距今约 5000~7000 年)留下的 69 处村落遗址,经研究认定,他们不是同一时期所建,而是某个原始部落趋利避害,反复迁徙的结果。《诗经·大雅》也叙述了古代周族首领公刘,为了谋求合适的生存环境,在夏朝末年率领族人从邠(今陕西武功境内)迁徙到豳地(今陕西彬县、旬邑一带),开垦种植,安定居处的情况。这类迁徙实际上就是一种特定意义的旅行。

正因为中国古代旅游和旅行的历史很悠久,所以中国文献中很早就有了用以表达旅游和旅行意思的词汇。如《周易·观卦》中“观国之光”之语,这就是后来“观光”一词的由来,其实就是旅游的意思。《周易·观卦》中对“观光”的作用予以充分的肯定,说:“风行地上,观。先王以省观民设教。”意思是:和风吹行地上,万物广受感化,这就是观卦所反映的现象;古先王们效法它的精神,省视各

方,观察民情,设立教化的规范。这大概就是传说中的尧舜禹先王之所以要不辞辛劳,巡游天下的原因。而《周易·旅卦》的内容更是与旅行和旅游活动有关,卦中对旅行和旅游活动中的各种状况作了详细的分析。卦辞中称:“旅贞吉。”意思是只要旅行时谦柔守正,就能获得吉利。宋代的朱熹在注释《周易》时写道:“旅者,客居之名,羁旅之称;失其本居,而居它方,谓之旅。”这就更深刻地阐述了《周易》中“观”字与“旅”字的含义。这一切表明:在很遥远的时代,我们的祖先就已知晓旅行是指人们离开自己的定居地,到异地他乡游览观光,并能在物质上和精神上得到一定程度满足的活动。而这与现代旅游的概念恰好是基本相通的。

到南北朝时,著名的梁朝诗人沈约在题为《悲哉行》的诗中写道:“旅游媚年春,年春媚游人。”这是中国典籍中最早出现“旅游”一词。到了唐代,随着社会旅游活动的蓬勃发展,“旅游”一词开始被大量运用。如韦应物的“上国旅游罢,故园生事微”;白居易的“江海漂漂共旅游,一尊相劝散穷愁”等。它们充分反映了中国旅游的悠久历史。因此,旅游是中国古代文明的一个重要组成部分。

严格地说,旅游与旅行是有区别的。旅行的重点在“行”字,人们是要通过“行”来进行政治、宗教、学术、商务等活动,游览并不是它的主要目的;而旅游的重点是在“游”字,游览就是它的最终目的。前者如晋代的法显,唐代的玄奘,明代的郑和等;后者如晋代的谢灵运,明代的唐寅,清代的袁枚等。但另一方面,旅行和旅游又有着密不可分的关系:既然要“游”,就必须“行”,不经过一定的“行”就无法达到游览的目的;而即使是为了达到政治、宗教、商务等目的的旅行,也总免不了在跋涉旅行中沿途游览一番。所以,人们往往很难明确地将旅游和旅行这两者严格区分开来。也正因为如此,现在中国旅游业的管理部门依然名之为“旅行游览事业管理局”,即是将“旅游”分解为“旅行”与“游览”两部分,它非常清楚地表明了这两者之间的统一性。为便利起见,本书直接取名为《中国旅游发展史》,但在行文中对“旅游”与“旅行”两者略加区别:记叙

人们的某些行为时用“旅行”一词,更多的则使用“旅游”一词。

旅游是人类活动中一种非常普遍的现象,这一点中外没有什么大的区别。经过漫长的历史岁月,英国人托玛斯·库克于 1845 年创办了人类历史上第一家旅行社。以此为标志,世界进入了近代旅游的阶段。随汽车、火车、轮船、飞机的出现,随社会经济的迅猛发展,使国内、洲际,乃至环球旅游都从理想变为现实,从而使旅游成为人民大众中极为普遍的社会活动,旅游业也逐渐成为经济领域内十分重要的新的支柱产业。为此,世界旅游组织在 1991 年特地对旅游的基本概念重新作了定义:旅游“包括人们为了休闲、商务和其他目的,离开他们惯常的环境,到某些地方去以及在某些地方停留,但连续不超过一年的活动”。显然,中国历史上的旅游活动基本上符合这一最现代的定义。因而,本书的叙论即依据中国古代“观光”、“旅游”的概念和世界旅游组织对旅游所作的这一新的界定而展开。内容将涉及旅游交通、旅游设施、旅游景观、旅游文学、旅游思想、旅游习俗、著名旅游旅行家等各个方面。

## 第二节 神话传说与中国旅游的起源

中国有文字记载的历史是从商朝的甲骨文开始的,但中国最早的旅游活动应该比有文字记载的历史要早得多,这从中国古代的神话传说中明显地反映出来。

传说中华民族的始祖黄帝经常外出旅行,“作舟车以济不通,旁行天下”。因而他一生没有固定的居住地,曾先后到过南方的衡山、北方的恒山、东边的大海和西边的沙漠。在西边的大沙漠中,黄帝见沙子细得像流水,脚一踩就往下陷,就和随行大员一起将沙漠误以为是干河。为了旅游的方便,黄帝在昆仑山建了一座庄严华美的行宫,宫内有珠树、玉树、碧树、琼树、凤凰与鸾鸟。在离行

宫 400 公里的地方有一处位置很高,像悬挂在半天云里的“悬圃”,从那里向西望是一个名叫“稷泽”的大湖泊,银白色的水光连天;向东望是巍峨的恒山;园圃下面是一条纤尘不染,清冷透骨的瑶水,一直通到昆仑山附近的瑶池。在青要之山(今河南新安县)还有一处黄帝的秘密行宫,长有一种奇特的植物,方秆儿,开黄花,结红果,吃了能使人容颜美丽。还传说有一次黄帝在前往昆仑山的途中经过赤水河,不小心把一颗最珍贵的宝珠丢失在河滨;又有一次他到恒山去玩,偶然在海边得到一只名叫“白泽”的神兽,它非常聪明,告诉黄帝很多天底下的事情。

不仅仅是黄帝,中国神话传说中的许多人物都是旅游爱好者。据说黄帝的敌人颛顼曾东达海岛,西至陇西,南抵交州,北至幽州,足迹遍及四方。而黄帝的后裔尧舜禹都曾巡游过四方。如尧曾“身涉流上沙,西见王母,地封独山”。舜登位后的第一件事就是“辟四门,达四聪”,“明四方耳目”。他二月巡泰山,五月去衡山,八月访华山,十一月到恒山,这些旅行活动对开辟道路、发展交通起了重要作用。舜晚年的时候到南方各个地方去巡视,不幸中途死在湖南的九嶷山。大禹为了治理洪水“久旅忘家”,走遍了九州大地,领略了不同的山川风貌、民俗风情,见到了许多人间的奇人奇事。据说他曾到过东方日出的搏术,南方的交趾,西边的巫山和北方的犬戎国,以至于皮肤被吹成黑色,七窍五脏因疲劳而不舒畅(据《吕氏春秋·求人篇》记载:“禹东至搏术之地,日出九津、青羌之野,攒树之所,天之山,鸟谷、青丘之乡,黑齿之国;南至交趾、孙朴续满之国,丹粟、漆树、沸水漂漂,九阳之山,羽人、裸民之处,不死之乡;西至三危之国,巫山之下,吸露饮气之民,积金之山,其肱、一臂三面之乡;北至今正之国,夏晦之穷,衡山之上,犬戎之国,夸父之野,禺疆之所,积水、积石之山。不有懈堕,忧其黔首,颜色黎黑,窍藏不通,步不相过,以求贤人,至劳也)。当他登上衡山时,曾杀了一匹马祭天地,这就是衡山白马岭的由来;当他经过庐山时,曾召集部下制定治水方案,留下了禹王崖的地名;治服了洪水后,禹

依然四处巡视,不幸病死在会稽山,现在浙江绍兴会稽山下的大禹陵仍吸引着无数的中外游客。

中国古代流传最广的旅游神话传说是周穆王西游的故事。大约成书于战国时代的《竹书编年·穆天子传》中记载,周穆王“欲肆其心,周游天下”,乘坐着八匹骏马拉的车走游天下。这车由造父驾御,一昼夜竟然能跑万里。据后人考证,周穆王这次巡游的路线和后世所称的丝绸之路的走向大体一致。他从现今的河南洛阳出发,北越太行山,经河套西折,渡黄河至西宁,再溯黄河之源,登昆仑之山,又沿叶尔羌河北上,经过群玉之山,即现在的新疆和田、于田一带,然后从喀什东归。周穆王在昆仑山上游览了黄帝的行宫,在日落之处的崦嵫山上会见了西王母,向她赠送了白圭、玄璧及彩色丝绦等珍贵礼物。西王母则特意选择吉日在瑶池宴请周穆王,席间宾主作赋和诗,十分欢快。次日,在西王母忧伤的歌声中,周穆王依依惜别,踏上归途。据说周穆王游经河西、新疆一带时,还沿途狩猎,并把带去的铜器、丝绸、黄牛、贝币等礼物送给了西北的氏族部落,而这些部落则都以马、羊、兽皮相送。这说明新疆与西北地区,很早的时候就已经与内地有交往了。

神话传说中的人物与故事虽然属于虚构的范畴,但依然是远古时代人们现实生活在某种程度上的客观反映。它们至少说明:旅游几乎是人类与生俱来的一种天性。在遥远的古代,人们就渴望着无拘无束的远游,浪漫的神话就是这种天性与渴望的真实体现。因此,在神话瑰丽浪漫的外层形式下,就是远古时代人们进行旅行旅游的社会实践内容(中国神话中的旅行时代甚至可以推到比黄帝更遥远的时代,如中国很早就有着“伏羲氏始乘桴”的传说,到以后才由“轩皇变乘桴以舟楫”,即制造了车辆)。

### 第三节 中国早期的旅行旅游活动

有确凿的证据表明,早在中国的原始社会就已出现了远程的旅行活动。考古工作者曾在浙江河姆渡新石器时代遗址中发现了迄今为止时间最早、保存最完好的两支木桨。木桨用整块木料加工而成,柄、叶自然相连,形状细长扁平。人们还采集到一只陶舟,它模拟实用小舟而塑造,两头尖,尾部微翘,船首有一鸡胸式的穿孔小釜,船底部略圆,侧视近似半月形,俯视平面似梭形。从这一陶舟看,现实生活中的小舟当由独木所刳,基本保持原木的自然形状,顶部和底部稍作加工,可以加强在水中的平稳性,船首鸡胸形釜利于破浪,釜上的眼当为系缆处,船中心凿出船腔,外壁相对较薄,既减轻自重,又增加船内容积,全舟下部呈比较流畅的弧形,可以减少水的阻力。遗址中出土的全长不足百厘米,吃水不深的木桨,大概就是在这种独木舟中使用的。之后,在我国东南部地区的新石器遗址中,舟楫的出土屡见不鲜。这一切说明,居住在我国东南部和南部沿海的越族先民,应是我国最早从事航海的民族。他们最早可能只是利用简单的渡筏或独木舟作为航海工具,凭藉长期与江河湖泊打交道的丰富经验,以及勇于开拓的精神,在波涛汹涌的大海中,顺着因季风改变而改变的天然海流,逐波上下往返。80年代初,考古学家在浙江舟山群岛的舟山本岛、大衢岛以及定海、岱山、嵊泗等几个县的较大的岛屿上相继发现了一些原始社会的居民点,并据此得出结论:早在6000~7000年前,河姆渡人已经能制作独木舟,并以木桨作推进工具,除在内陆的河湖水面上活动外,还可进行海上活动的尝试,经过1000多年的实践和探索,他们完成了第一次的海上移民,在舟山本岛的滨海平地上定居(吴玉贤:《从考古发现谈宁波沿海地区原始居民的海上交通》,1983年

《史前研究》创刊号)。近年来,我国大陆在原始社会新石器时代创造的彩陶文化和黑陶文化的器物,又纷纷在台湾岛等地发现,这说明至迟在新石器时代晚期,先民们已能横渡台湾海峡。

随着生产力的发展,中国古人远航旅行的能力进一步提高。一些研究中国与拉丁美洲关系史的海内外学者认为:商末周武革命曾迫使一批国破家亡的殷人东渡大海。他们经千岛群岛、阿留申群岛,驶抵墨西哥。据此推测,商代的造舟术已经得起太平洋上那惊涛骇浪的考验了。另据有关报道,本世纪70年代中期,在北美加利福尼亚州南部浅海曾多次发现一种古代石质船锚,引起了世界许多国家有关学者的关注。美国考古学者认为:北美太平洋海岸上从未发现过这类人工石制品,也不存在制作这类石锚的岩质,因而它不会是当地土著居民的产物。由于在南中国海岸普遍存在这种质地的岩石,所以,它们可能是中国航船的遗物(《扬帆美洲三千年》,载《人民日报》1981年12月5日。)另外,中国古代典籍《尚书》也称:“桀曰‘国君之有也,吾闻海外有人’,与五百人俱去。”即在夏末就进行了有500人规模的航海活动。虽然这几种说法的真实性还需进一步证实,但至少从一个侧面说明了中国古代航海历史的悠久。而且,据可靠史料记载,西周成王时,“越裳献雉,倭人贡物”。越裳是古南海国名,倭人是指古代的日本人。这说明到西周时,海上航行确实已是经常发生的事了。

和航海旅行相比,中国的陆上旅行产生得更早。前面已经提到,三门峡地区的考古发现,表明早在新石器时代仰韶文化时期就有原始部落反复迁徙旅行的活动。据说当启建立夏朝时,就曾在都城阳翟(今河南禹县西北)均台举行了朝会。四方诸侯云集一地,宴饮朝贺。可以想像,如此大规模的聚会,假如没有食、宿、行、娱的接待能力作保证,是根本不可能的。这证明当时接待旅行旅游的能力已达到了一定水平。《诗经·大雅·公刘》也记载了夏末周人领袖公刘率领族人从邠地前往豳地的迁徙状况,这在当时称得上是一次规模宏大的旅行活动。

在夏商时代的陆上旅行中,商业旅行一直占有非常重要的位置。早在《易经》中就有“大车以载,利有攸往,无咎”的词语,意思是只要有利可图,商人就无所不往。尤其到了商代,商业经济发展到相当程度。据历史学家考证:商代商人的足迹“东北到渤海沿岸乃至朝鲜半岛,东南达今日浙江,西南达到了今日之湘鄂乃至四川,西北达到了今日之陕甘宁内蒙,乃至远及新疆……已经走遍了他们所知道的世界”。(翦伯赞:《中国史纲》,第一卷。)显然,就是以今天的交通条件而言,这也算是行程很远的旅行了。而从河南安阳出土的殷墟文物中,既有渤海岸边的鲸鱼骨、鲟鱼骨、绿松石,又有长江下游的水稻、硬陶、釉陶,还有南方的象骨,西北今新疆一带的玉石,更完全证实了这一点。

旅行,尤其是长途旅行需要一定的交通工具。中国古代素有“剡木为舟,剡木为楫”的说法,但舟船车辆究竟产生于什么时候,又究竟由谁最先发明,则众说纷纭。有人传说是黄帝(约公元前 26 世纪)发明了“舟车弓矢”;有人说夏朝时与禹(约公元前 22 世纪末)同时代的奚仲最先造车,并被任命为专司行车管理的“车正”;又有传说马车由商汤(约公元前 17 世纪初)的 11 代祖先相土所造,称作“乘马”,牛车是汤的 7 代祖先王亥所造,称作“服牛”;司马迁所著的《史记》则记载:“禹平水土,陆行乘车,水行乘船”。不论这些传说和记载是否真实,现代的考古已证实,早在 7000 年以前的河姆渡文化时代,中华民族的祖先就已能制造船只了。最早的船只是独木舟,以后又出现了将两只独木舟并联在一起驾驶的“方舟”,也称“舫”,是人们为了解决独木舟稳定性差和运载量有限而创造的。“舫”最初是以皮条、绳索等连接两船的船舷,后又以木板、连接杆,或梁木之类硬性构件横跨两船,使之成为一个整体。舫的出现增加了船的宽度和稳定性,装载量也因而提高,对进一步开拓水上旅行有十分重要的意义。〔在商周时,以多少只单体船连接为舫,也成了贵族地位的象征。如周代礼制规定天子出巡乘“造舟”(由多条船并成),诸侯乘“维舟”(由四条船并成),大夫乘“方

舟”(由两条船并成),土乘“持舟”(单体船),一般平民只能乘筏子。舫的建造在晋代达到极盛,但唐宋时逐渐衰亡,因为它受到单体船本身发展水平的制约(船越大,连接越困难),也受到船体间连接强度的局限。所以,船舶的大型化主要还得靠单体船的发展。)在陆上交通方面,安阳殷墟出土的甲骨文中有一“𨋖”字,据考证,即是“𨋖”的本字,指一种古代驿传专用的车子。根据甲骨文中许多“车”的象形字分析,表明商朝的两轮车已有一辕、一衡、两轭和一舆。现在中国历史博物馆陈列的商朝车模型是一辆精致的两轮车,显示出当时造车技术的高水平。专家们认为,殷商时代人们还掌握了“驾马服牛”的技术,也就是已能用马和牛来驾车。殷人称专供套牛的车为“舆”,甲骨文中就有“舆”字,字体为“𨋖”,是众手造车的形状,可见牛车的制造已是殷商一项专门的手工业。商汤的祖先驾着牛车和马车远行经商,揭开了以畜力为交通运输动力的历史。

西周时,车辆又有改革。《说文解字》上说,商代有三匹马拉的车,谓之“𨋖”;周人增加了一匹,谓之“𨋖”,甚至还出现了六匹马拉的车。《诗经》中“泛彼柏舟,亦泛其流”(《邶风·柏舟》);“游于北园,四马既闲,车鸾镳,载猷歇骄”等诗句,都是商周时代以舟、车、马为工具进行旅游的真切反映。

旅行还与道路交通密切相关,中国古代早在商周时就已筑有宽阔的道路。商代非常重视道路与交通,古书中已有商代人修筑和护养道路的记载。西周时,在国都镐京与洛邑之间修筑了一条大道,号称“周道”。古籍上言“周道如砥,其直如矢。”意思是周代修筑的大道如同磨刀石一样平坦,如同射出的箭一样笔直。周代还以洛邑为中心,向东,向北,向南,向东南又修建成等级不同的、呈辐射状的道路。周道是西周王室的生命线,也是国家交通的中轴线。在我国古代交通发展史上,修建周道的重大意义是不可低估的。不仅周、秦、汉、唐的政治、经济、文化中心都在这条轴线上,而且在以后的宋、元、明、清时代,它也仍然是横贯东西的交通大动

脉。因此,周道在我国交通发展史上起到了奠基性的作用。西周时还设立了初步的路政管理制度,配置人员定期修路护路。经过商周两朝的长期开拓,到西周时期,我国的道路系统已经初具规模。同时,在这些道路边还出现了中国早期的旅馆——驿站。

据史料记载,驿站最早产生于商代。那时中国已是一个疆域辽阔、封地众多的国家,为了有效地传递信息,商代在车马奔驰的大道旁设置了驿站和传舍,供来往驿使饮食住宿,歇马换车,也兼顾招待过往旅客,实际上是一种最早的邮政、旅馆两用设施。到西周时驿传制度已相当完备。《周礼》中所述:“凡国野之道,十里有庐,庐有饮食;三十里有宿,宿有路室,路室有委;五十里有市,市有候馆,候馆有积。”就是描写以京师为中心辐射出的大道上设置食宿设施的情况。庐即房舍,供应饮食,十里一设;宿是住宿的意思,提供住宿设施的地方称路室,三十里一设;市是城镇集市,其中有规模较大的旅舍供客人住宿,叫候馆。其中,路室和候馆还都备有粮草和马匹。应该指出,商周时代的驿站传舍都是由政府开设与管理的,其主要目的是为了传递官方文书信息,招待过往行旅只是它的兼职,这和以后民间开设的客栈旅舍还是有所不同的。还有古书记载:周代时馆舍分为三种形式,即馆、寄寓和施舍。馆是接待国家使臣宾客的,寄寓和施舍则供平民使用。

大道、车马、舟船和驿站,使当时的人们外出旅行已不愁食宿之苦。《逸周书·大匡篇》中载有一篇周文王发布的名为《告四方游旅》的诏书,中间写道:“告四方游旅,旁生忻通,津济道宿,所止如归。”大意是:告诉四方的游人商旅们,现在的交通已很通达便利,渡口有船,途中有店,所到之处就如同回到家中一样。可见当时的旅行旅游活动已相当普遍。

商周时代,中国早期的古代园林也已经产生。在殷墟出土的甲骨文中即有囿、园、圃等象形字出现。《说文》中解释:“囿,苑有垣也”,又说:“苑,所以养禽兽也,从草”,都是指园林的意思。当时的园林,常是圈起一块地,加以整修后在林间草木中放养一些野

兽,以供帝王贵族的狩猎游乐,称之为苑囿。《史记》曾记述商纣王“益广‘沙丘’苑台,多取野兽蜚鸟置其中”,“大聚乐戏于‘沙丘’”。《诗经》也记述周文王“灵苑”有林木草地,高台池沼,麋鹿雉兔等野兽四处出没,水鸟鱼类在水中游嬉,人们常在这里宴饮游猎。这开以后帝王宫苑、名胜园林的先河,因而有专家认为:“在中国园林史上,苑囿便成了一根持续不断的主线。”(刘天华:《画镜文心——中国古典园林之美》。)商周时帝王苑囿中多台——一种高而平的建筑物,供眺望游观所用,也是我国最早出现的建筑类型中的一种。古人对台的解释是“台持也,筑土坚高能自胜持也”;“观四方而高曰台,有木曰榭”(古时“台榭”二字经常连用。榭最早是指上有树木的台,但后来通常将突出岸,架临水上,结构轻巧的台式建筑称作榭,其作用是修饰水岸和观赏水景)。这是说最早的台是土筑的四方而高的高台。如商纣王在苑囿中筑鹿台,饮酒歌舞,荒废政事,待周武王兵临城下,商纣王入鹿台,穿玉衣赴火而死。周文王“灵苑”中亦有灵台,据说灵台高2丈,周长420步。这种台的建筑对后世影响很大。春秋战国时,诸侯国均有台。最著名的是赵武灵王的章华台,高10丈,基广15丈。吴王夫差和楚庄王的苑囿中都有台。当时的台多用土筑,高耸广大,主要是取其建筑的雄伟和庄严。到秦汉时长安各类宫苑园林中有鱼池台、柏梁台、通天台、钩弋台、眺蟾台、兰台等,举不胜举。

旅行与旅游之中除了需要住宿外,还需要饮食,所以烹饪技术的发展与旅行的发展有着密切关系。中国古代烹饪技术十分发达。据说是“燧人氏”发现了“钻木取火,以化腥燥”的原理,并“裹肉而燔之,曰‘炮’”。“炮制”一词即由此而来。《古史考》又说:“黄帝时有釜鬲,饮食之道始备。”到商代时,中国的烹饪理论已十分高明,传说商代大臣伊尹曾议论煮汤要“甘而不浓,酸而不酷,咸而不减,辛而不烈,淡而不薄,肥而不腻”。《周礼》中又提出以季节为调味的背景,称“春多酸,夏多苦,秋多辛,冬多咸,调以滑甘”。这些理论,至今仍然通用。