

16 世纪到 20 世纪 英国旅游的兴起与发展

16SHIJI DAO 20SHIJI YINGGUO LüYOU DE XINGQI YU FAZHAN

冉群超 / 著



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

16 世纪到 20 世纪 英国旅游的兴起与发展

THE RISE AND DEVELOPMENT OF TOURISM IN BRITAIN 1500-2000

肖明超 / 著

中国旅游出版社
CHINA TOURISM PRESS



16 世纪到 20 世纪 英国旅游的兴起与发展

冉群超 / 著



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

16 世纪到 20 世纪英国旅游的兴起与发展/冉群超著. —北京:
中国铁道出版社, 2017. 12

ISBN 978-7-113-24070-7

I. ①1… II. ①冉… III. ①旅游业-经济史-研究-英国-16 世纪-
20 世纪 IV. ①F595. 619

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 295359 号

书 名: 16 世纪到 20 世纪英国旅游的兴起与发展
作 者: 冉群超 著

责任编辑: 靳 岭 电话: 010-51873179 电子信箱: wnx31@sohu.com
封面设计: 王镜夷
责任校对: 王 杰
责任印制: 郭向伟

出版发行: 中国铁道出版社(100054, 北京市西城区右安门西街 8 号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 虎彩印艺股份有限公司

版 次: 2017 年 12 月第 1 版 2017 年 12 月第 1 次印刷

开 本: 700 mm×1 000 mm 1/16 印张: 11 字数: 160 千

书 号: ISBN 978-7-113-24070-7

定 价: 48.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书, 如有印制质量问题, 请与本社读者服务部联系调换。电话: (010)51873174(发行部)

打击盗版举报电话: 市电(010)51873659, 路电(021)73659, 传真(010)63549480

前言

旅游业已发展成为当今世界上最大的产业之一,并且日益呈现出强劲的持续增长态势。旅游业作为文化创意产业的核心支柱,在国际交往、丰富社会生活、赈灾扶贫、拉动内需、促进经济发展、构建和谐社会、弘扬区域文化等方面发挥着越来越大的作用。因此,发展旅游业不仅对国民经济贡献显著,而且有利于社会进步、文化发展和环境保护,充分显示了旅游业作为朝阳产业的旺盛活力。许多国家和地区已经将旅游业作为支柱产业来发展,而伴随着这一新的支柱产业的出现,国内外掀起了研究旅游的热潮。英国发展旅游业可谓得天独厚,丰富的自然、文化和历史旅游资源,是其优势所在。而作为欧洲乃至全球重要的旅游客源区域和入境目的地,英国旅游业多年来一直排在国民经济的前列,收入仅次于金融和化工行业。

近代旅游兴起在英国,而英国旅游的发展则经历了旅行、旅游至旅游业的发展演进模式。在古希腊,以经商为目的的旅行活动打开了人类的旅行通道。在罗马帝国时期,其幅员辽阔的疆域、先进的生产技术、发达的道路网络和官商共建的驿站等设施,为当时各类旅行与旅游活动提供了客观物质条件。当古罗马衰退后,西欧在宗教神权的统治下,掀起了朝觐的热潮。人类之所以迈向近代社会,与14世纪开始的文艺复兴和18世纪中期开始的英国产业革命有密切的关系,文艺复兴带来的思想解放给人们的观念转变奠定了精神基础,而产业革命带来的科技进步则奠定了人类的物质基础。这两个人类发展史上重要的过程给英国人民带来了新的价值观、思维方式和生活方式,从而影响着包括旅游在内的一切事物的发展和变化。19世纪中期工业革命结束后,英国的旅游和旅游业取得了突破性的进展,由于中产阶级的崛起,外出旅游人数的增加,休闲消遣旅游人数首次超过了传统占主导地位的商务旅游。外出旅游的人群中,特别是中产阶级,很多人从未远距离旅行,对旅游目的地一无所知让他们选择谨慎出行,甚至止步。这时,托马斯·库克敏锐地观察到人们的需求,尝试性地组织集体出行,在一系列非盈利的活动成功后,根据积累的经验,成立了旅行社,标志着近代旅游的开端。本书试图以近代英国旅游的兴起和在现代的发展作为研究主题,从旅游业三大支柱的三个方面(现代人们出于分析整个旅游业

收入构成的目的,在参考联合国《国际产业划分标准》的基础上,认为整个旅游业的收入主要源自三个行业:旅游交通、住宿和旅行社)展开论述,以年代为序,探讨了不同阶段的旅游交通、住宿及旅行社的发展情况,同时阐述了每一阶段主要的旅游活动。

全书共分为六章:第一章是古代和中世纪欧洲的旅行与旅游,主要概述了古希腊、罗马和西欧中世纪的旅行与旅游活动。第二章是16世纪到18世纪中期英国的旅行与旅游,主要论述近代早期英国旅游的兴起。第三章是工业革命对19世纪英国旅游兴起的影响。18世纪中期的工业革命,给旅游业的发展创造了许多有利条件。第四章是18世纪后期到19世纪英国旅游活动。工业革命后,由于具备了旅游成行的主客观条件,该阶段掀起了外出旅游的热潮,主要旅游活动是海滨度假和观光旅游。第五章是19世纪英国旅游业的兴起。在某种意义上,旅游服务业尤其是住宿业和旅行社的发展构成近代旅游兴起的基础条件。1845年,托马斯·库克成立旅行社,开辟了近代旅游的新纪元。第六章是20世纪英国旅游的新发展。在20世纪中期,英国颁布了《旅游发展法案》,对新修和改扩建的饭店给予政策和资金的支持,于是掀起了饭店修建的热潮,并实施了现代饭店集团化管理。现代英国出现了国内旅游、出境旅游和外国旅客入境旅游全面发展的繁荣景象。后记对全文进行了总结,指出尽管旅游(tourism)一词19世纪才出现,但近代以前也是有旅游活动出现的,只是这类活动不具有普遍的社会意义;英国工业革命创造了利于近代旅游和旅游业产生的条件,因此近代旅游在英国开端并不断发展,它对世界旅游业的发展作出了不可磨灭的贡献。

感谢导师刘景华先生在写作过程中悉心地指导;感谢我的爱人张贤睿先生和儿子靖靖,在每一重要决策时刻都凝聚着他们的理解和支持;感谢工作单位天津商业大学对本书出版的支持;感谢王庆生院长对本书出版的支持!

冉群超
2017年9月

目 录

第一章 古代和中世纪欧洲的旅行与旅游	/ 1
第一节 古代欧洲的旅行与旅游	/ 1
第二节 中世纪欧洲的旅行与旅游	/ 17
第三节 中世纪英国的旅行与旅游	/ 29
第二章 16 世纪到 18 世纪中期英国的旅行与旅游	/ 37
第一节 英国的政治经济特征	/ 37
第二节 英国的交通和住宿业	/ 40
第三节 英国的旅行和旅游活动	/ 45
第三章 工业革命对 19 世纪英国旅游兴起的影响	/ 83
第一节 工业革命与工业社会诞生	/ 83
第二节 购买力和闲暇时间	/ 87
第三节 交通运输和客源市场	/ 91
第四节 城市化和环境污染	/ 100
第四章 18 世纪后期到 19 世纪英国旅游活动	/ 103
第一节 温泉保健旅游	/ 103
第二节 海滨度假	/ 105
第三节 观光旅游	/ 112
第五章 19 世纪英国旅游业的兴起	/ 120
第一节 19 世纪英国新型住宿业的兴起	/ 120
第二节 旅行社在英国诞生	/ 125

第六章 20 世纪英国旅游的新发展	/ 131
第一节 20 世纪英国旅游业的发展	/ 133
第二节 多样化的旅游活动	/ 140
后记	/ 149
参考文献	/ 155

第一章

古代和中世纪欧洲的旅行与旅游

国内外学者普遍认为旅游产生于 19 世纪中叶工业革命后,工业革命之前只有旅行。正如旅游人类学家史密斯认为:“旅游是个新生代的产物,即便在有些研究中将商贸旅行当成旅游的一种,但旅游的真正起源相对来说还是更近一些。”人们认为 1845 年,英国人托马斯·库克成立了世界的第一个旅行社,才开创了近代旅游的先河。但是在原始社会末期,出现了商人的奔走易货,这种商业旅行是社会生产力发展到一定阶段的产物。在奴隶社会,不只是有商人的旅行,有部分奴隶主阶层,有“钱”有“闲”,会选择出去消遣旅游;在中世纪,虔诚的教徒们在前往朝圣目的地或回程途中部分人会停留欣赏美景。虽然他们的行为只是个例,并不具有普遍的社会意义,但是说明在工业革命前已经具有旅游活动。由于人们的从众心理,旅游活动也具有从众效应,近代旅游的出现也可以说是对古代和中世纪人们的旅游活动的效仿和延续。

第一节 古代欧洲的旅行与旅游

一、古希腊的旅行与旅游

爱琴海区域是古代辉煌灿烂的希腊文化的发源地。克里特文明造就了希腊文明,其精湛的技术和发达的经济,使国力在同期国家中遥遥领先。船舶建造业的发展,使克里特同埃及、叙利亚特别是与迈锡尼来往频繁,并在海外占有许多领地。在手工业和商业方面,克里特人已能



制造非常精致薄如蛋壳的陶器和花瓶,商品常运销于埃及、叙利亚等地。商业也发展起来,希腊各地之间,希腊和西亚、埃及之间的贸易联系都很频繁,甚至和西地中海也有商业来往。城邦民主方式的“四百人会议”“公民会议”及各城邦间频繁交流,造成了大量的人员流动。殖民运动刺激了贸易的发展,科林斯的陶器、施勒尼的花瓶销往殖民地,马西利亚以输入葡萄酒和橄榄油而著名。随着社会生产力的发展,希腊的商业得到快速增长。集市场地遍布希腊各个城市,各种商品开始在专门地点销售。部分城邦的海外贸易也非常发达,雅典成为爱琴海上的霸主,贸易范围很广。希腊发达的商业、对外殖民以及城邦会议造成了大量的人员流动,形成了希腊早期的旅行活动。

1. 古希腊交通与住宿设施

作为沟通与交流的载体,交通工具在人们的出行过程中扮演着极其重要的角色。交通工具的演进是伴随着人类活动范围和规模的扩大,以及对交通水平要求的变化而逐步提高的。古代的交通线路有陆路和水路两大系统。从交通工具运行的能量来源看,主要有人力、畜力、自然力和机械力四种。

在古希腊,供人们外出旅行的内陆交通和海上交通有明显的反差。陆地上的交通因为山区无路,到处被山岭或水域所阻隔,最好的道路是雅典通往东北的爱鲁塞斯城的“圣道”,其实也只是一条土路,而且很狭窄,不能通车。陆上交通因河流少桥以及沼泽等关系变得很差。即使有桥梁也是险象环生,用土堆砌成的堤道,经常出现被水冲塌的情形。在公元前 3 世纪时,一位曾游遍希腊的游记作家朴萨尼亚说道:“去德尔菲的主路是非常难走的。”他沿着西锡安山脉走的那条道是无法通车的,因为实在太狭窄了,其他山路也差不多。书中提到当时在波罗奔尼撒半岛有一条通道人们称之为“天梯”,其中部分路段人们是一边行走一边清理路上的岩石。从哥林斯经由美锡尼去阿哥斯的路被称为“拐杖公路(staff-road)”,这条路极其难走,以至于想通过就必须得到其他人的帮助。从柯林斯通往迈锡尼的主要通道是一条贯穿萨罗尼克湾海滨极其危险的山路。这条在半山腰、六英里长的羊肠小径,旁边就是陡峭的悬崖——像这种狭窄的小径,估计只有独角兽才可以轻松过去。碰上像狂风暴雨这样糟糕的天气是相当危险的,一不小心失足就会丧

命。有时造路者为了节省钱财和时间,他们会选择修车辙路,一种很古老的轨道。他们不在拓宽马路方面做文章,而是创新地去切割车辙,每个3~4英寸深,8~9英寸宽,间隔为54~57英寸。这些车辙还可进一步加工,被抛光,马车行驶在车辙路上就像现在的火车行驶在铁轨上一样。在希腊,如果是岩石打磨出的马路,抵抗风雨侵蚀的能力就比较强。有从雅典通往艾琉西斯的女神庙避难所的路,全程需要约4小时;有从斯巴达艾米克雷通往三公里开外的圣镇的道路;也有从艾里斯到奥林匹克的路;从雅典到德尔菲的车辙路。

希腊道路设施方面欠缺,路边树木种植得极少,路上也没有路标,但在岔路口会有石碑标示。使用的交通工具有木匠制造的四轮车子,轮子上还有木质轮箍和辐条,但是大部分货物还是主要由人或骡运输。虽然有牛拉车,而牛生性迟缓,牛车又脆弱不堪,远距离的旅行必然出现抛锚或陷入泥泞的状况,所以比较妥善的方法是靠骡载运货物,不仅速度比牛车快,而且占路面积又比较少。这些动物背上一般都有毛皮以防摩擦,因为他们背上一一般都装有一个木框驮鞍。有钱人可以用这些背上装有驮筐的牲畜代步。这些希腊人从牲畜背上的座位居高临下,深感自豪地抽打牲畜,他们只对病人和妇女报以慈悲之心。人们不时会看见雅典城邦那些统治阶级及其附庸扬着眉毛大摇大摆骑着牲畜从雅典到比雷埃夫斯。当城邦的路可以通行时,人们会赶上自己的“交通工具(牲畜)”,尤其当有妇女聚会时,标准的乘客交通工具是一个小的马车,最多载四个人,车身是用船板和藤条做的,很轻,两匹驴或骡子拉着车。如果是长途旅行,通常是个有拱形篷顶的拉车。

在公元前5世纪之前,还有一种非常流行的交通工具,它有一根粗大的横木作直径,另有两根稍轻细的木头交叉在半圆中,就像琴弦一样。这种轮子虽不像牲畜车的轮子那样轻巧,但它的优点是驾驶这种车轮不需要什么技巧。在很多繁荣的城邦都发现正使用这种车,像希腊马其顿、基普茹斯、意大利及伊特鲁利亚。到了公元前5世纪,这种虽壮但轻的拉车被新型木轮车代替。当运输很重的货物时,人们还是会选择载重量大的手推车和四轮牛车。希腊人将两轮木轮车作为日常出行的首选。严格意义上讲,希腊语中的“apene”指载客的推车,“hamaxa”



指载货的牛车。但在实际生活中有时也会混用。

与希腊内陆交通糟糕情形相反的是海上交通却十分发达。希腊半岛三面环海,拥有世界上最曲折的海岸线,古希腊人航行于爱琴海,东到西亚,北到黑海,南到埃及,西至意大利都建立了海上航路。在希腊人的生活中,海洋起着重要的作用。殖民地靠近海洋,政治经济上的独立,都需要强大的船队。在雅典掌握霸权之前,科林斯·优卑亚的卡尔西斯、米利都、佛西亚、罗陀斯、叙拉古等,都已有了强大的商人舰队和武装舰队。国王亚历山大为了巩固对各地的统治和经济的发展,政府出资改善港口,派军舰维护海上安全,并修建运河和道路,甚至雇佣地理学家去发现通往远方陆地的道路。

与发达的海上交通相适应的是海上交通工具也很先进。早在公元前 700 年,古希腊人已经能够制造三层桨战船、单面帆,长约 35 米,宽约 5 米,有 170 名划桨手,10~12 名水手,12~18 名士兵。船只的主要动力是风鼓帆,当逆风或无风时,主要由奴隶划桨。公元前 480 年,在雅典著名的萨拉米斯湾海战中,雅典投入的新造三层桨战船就达 300 余艘。海洋商船中,最小级别的有三帆 30 支桨,都在同一高度,五帆的有 50 只桨。到公元前 5 世纪后期,这类船的船头长而翘,非常壮丽,装载量已增加到 250 吨,一次可载运 7 000 蒲式耳的谷物,而且每小时行驶 8 英里。商船平均是 100 米长,载重量差不多 100 吨,小船主要用于沿海岸短途运输;也有一些超大货轮,载重量至少 500 吨。船体有光滑的线条,航行不是靠拉起桅杆顶的大块帆布而是支起一个低而宽大的横帆。总之,这些船制造出来是为了保障安全和保证载货能力,而不考虑速度。船尾处通常都造了少量四周是小甲板的客舱,这些客舱是为了船长或有钱雇主用的。客舱结构非常简单,就是一块方方正正的空间供人睡觉的地方,但它可以避风避雨保暖。其他的随从、佣人和搭船的人都睡在甲板上。如果是一艘沿海运输的小货船,没有客舱,商人就只能和其他人一样睡甲板。不管是大船还是小船,他们都自带食物,在船的走道上排队等着加热食物,然后在甲板上吃掉。当船抵达港口后,商人们会立马涌入码头对面的寺庙中,祈祷感谢上帝保佑这趟旅程的安全。

由于造船业不断进步,因此船运也比较便宜,尤其是夏天,船票价

格非常低廉,花两个银币,全家人可以从雅典的比雷艾弗斯海港坐船到埃及或黑海。但是当时造船主要是用于运货或作战,因此船上并没有针对乘客服务的完善设施。在大希腊时代,希伦二世闲暇时间的消遣,其中一项就是欣赏工匠在阿基米德的监督下为他建造一艘表现古代一切造船艺术和科学的游船。船身长 407 英尺,其上有一层设置体育馆与大理石浴池的运动甲板,还有一层种着多种植物荫棚花园甲板;船夫 600 人,分配在 20 组桨上,另可载运旅客或陆战队 300 人;船中有 60 间舱房,其中有些装有拼花地板及象牙与贵重木材合制的舱门;每一部分都打磨得非常精美,并饰以油画和雕像。为了防御攻击,船上备有装甲及炮塔;八个炮塔都有伸出的大梁,其顶端凹穴可将巨石抛向敌船;阿基米德根据船身的全长造了一架石弩,可掷出重约 174 磅的石头,或射出长约 18 英尺的箭。这艘船的载重量为 3 900 吨,其自身重 1 000 吨。这船主要担任希拉库萨与亚历山大城之间的定期航行。希腊时代的人们出行时,不管选择陆路还是海路,安全因素都成为首要考虑的因素。如果选择水路,那么随时有可能遇上正在搜寻目标的海盗,或者遇到同样选择水路的“敌人们”,那么一场激战在所难免了。虽然海军会尽可能保护海上行驶的船只,但这只能起到一定程度的缓解作用。如德摩斯尼的诉讼案,即一个被军舰拘捕的商人花了 26 个麦纳、5 000 法郎买自由的案件。

食宿是外出旅行尤其是中长距离旅行必需的条件。在希腊时代,主要根据旅行者的身份不同,食宿接待可分为官方接待、商业性接待和民间慈善接待等。据《不列颠百科全书》记载,古代希腊常见的备宿设施叫“xenodocheions”,类似后来的客栈,它们大多建在当地民居周边,由个人或宗教团体看管。随着城邦的出现,在邦际交往的情况下,发展了一套国际惯例,其中的一项就是所谓的“外侨招待制度”,规定公民根据互惠原则接待外邦人员的一种制度。公元前 5 世纪,在主干道的两旁,城镇、码头或城市中心地段均出现客栈,客栈建筑明显,中间是正方形或长方形的院子,四周是两层楼高的狭长的房屋,被分隔成许多小间。房间门朝院开,客人由大门进入院子,然后进入房间。旅行者必须将马车或骡车留在院子里,进屋和其他旅行者一起分享有限的空间。房间很暗,很少或几乎没有窗户,但是夏天很凉爽,因此这时也是旅游



旺季。冬天就必须找店主要烤火炉才行。

古希腊人信奉的神祇很多,神庙建筑随处可见。旅行者出于不同的目的,投宿神庙的也很多。庙宇中的客栈通常有装饰过的拱形大门,有长约 46 英尺 6 英寸、宽约 38 英尺 4 英寸的院子,底楼一般有 18 个房间,二楼通常 12 个房间左右,每间屋子里都配备有桌子和床。

虽然古希腊有客栈出现,但客栈数量不多,且条件非常差,往往成为强盗与臭虫的藏身之地,于是朝圣赶会的人到宿营地后总会打听哪家客栈的虫子最少。在喜剧作家阿里斯托芬的作品中,即使连希腊酒神狄奥尼索斯也要问赫拉克勒斯,哪里有“臭虫最少的酒肆和客栈”。古希腊的客栈不提供餐饮,旅客通常在客栈周边的市场买吃的,或由随从不自己做饭。当时的餐饮设施有很多种,常见的是“leschai”,可译为“菜菜”,是一种比较简陋的餐饮;还有“phatne”,译为“法尼”,是一种比较高级的餐馆。

2. 古希腊的旅行与旅游活动

古希腊旅行与旅游活动相当丰富,既有古代盛行的商贸旅行,还有城邦交流旅行、节日旅行、文人墨客旅行等。

(1)航海商贸旅行。克里特的兴起使周边的岛屿变得有序,其商人也开始进出各港口。于是克里特的货物运送到了基克拉泽群岛,涌入了塞浦路斯,进入了卡利亚和巴勒斯坦,往北经过小亚细亚及岛屿,到达了特洛伊,西边则通过意大利及西西里岛到达了西班牙。

国际商业的发展比国内贸易更快,因为雅典海军舰队曾有 60 年的时间保持着爱琴海的安宁,没有海盗的骚扰。公元前 480 年至公元前 430 年商业的繁荣是前所未有的,同时公元前 67 年庞培大帝再次清理海盗。码头、仓库、市场及银行,雅典的比雷艾福斯海港提供了一切贸易设施。这个繁忙的港口成为东西之间商业的物流中心。雅典演说家伊索克拉底说:“世界其他地方不易买到的货物都可以在雅典买到。”历史学家修昔底德说:“我们的城市很重要,可以将世界各地的货物吸引到我们的港口。因此,雅典人可以经常享有外国水果。”商人们在俄罗斯南部港口交易货物而换取粮食来供给雅典城邦居民,在比雷埃夫斯码头搜索原油供给黑海沿岸的希腊殖民者,到贝鲁特海港运送伐自黎巴嫩的雪松作造船木材,在小亚细亚海岸边的米利都谈判收购羊毛织

物,这些织物在雅典和色雷斯的商店可以以2~3倍的价格卖出。商人从比雷艾福斯港运出的有橄榄油、铜、铅、银、酒、毛、陶器、武器、大理石、奢侈品及工艺品等。他们带回港口的包括来自腓尼基和意大利的肉,黑海的鱼,拜占庭、叙利亚、埃及、意大利和西西里岛的谷物;西西里岛和腓尼基的水果和乳酪,小亚细亚北部帕弗拉戈尼亚的坚果,阿拉伯的香水和油膏,英格兰的锡,黑海沿岸的铁,近东的刺绣,腓尼基的毛织品、亚麻、染料,埃及的玻璃,意大利艾特里亚的皮靴和青铜,甚至吕底亚、叙利亚的奴隶。

希腊城邦时代,贸易的发展刺激了交易媒介——货币的出现。公元前6世纪希腊的一些城邦已经开始有了货币。最后发展成为每一个城邦都有自己的度量衡制度及货币,但雅典坚持不让其货币贬值,最终让整个地中海地区接受,有取代爱琴海区域当地货币的趋势。当时没有支票,由于害怕路途的强盗,商人出门一般带很少的钱财,因为他们可以去其他地方重新赚取;而贵族们主要是和朋友或招待他们的人签订互惠协议,但还是要带一定现金,以备参加节日盛会时的玩乐开销。古希腊航海商贸旅行的参与者——商人,他们将希腊本土的产品带至地中海的每一个角落,从而也带回了各地的产品及新的观念,打破了墨守成规的旧俗,希腊由于商业而进入黄金时代。商人奔走于各地,开创了希腊旅游的先河。

(2)殖民和城邦交流旅行。城邦制度是希腊文明一系列历史条件演变的结果。公元前7世纪末,希腊东部的城邦开始了向外殖民,每个城邦向外扩张,单是米莱一邦就发展出了300个小邦,全部黑海海岸成为殖民地。其他的邦也一样,伸入爱琴海中每一个小岛,伸入克里特、塞浦路斯、罗德斯,到达埃及、叙利亚、巴勒斯坦、美索不达米亚及小亚细亚,到达土耳其西北的玛斯若海和黑海,到达北爱琴海和半岛,到了高卢、西班牙、意大利和北非。希腊人在各区域建立独立而不同的城邦,但都属于希腊,近1000年间,希腊人将地中海变成了希腊的内湖,从而成为世界中心。伯里克利赞扬希腊人的殖民精神时说:“我们所具有的这种冒险精神,使我们可以进入任何一个区域,并在每一个地方都留下我们永恒的记忆——友善地对待我们的朋友而残酷地对待我们的敌人。”希腊城邦早期采取闭关锁国的政策。如斯巴达为了国人不受到



外邦的污染,对外邦人的态度空前的冷淡。为了压制国人的好奇心,甚至给予国人“夜郎自大”的训练,使其认为他国并无可借鉴之处。随着贸易的发展,各城邦开始对外交流,如雅典允许外邦人入境,甚至允许希腊的或非希腊的蛮族外邦人可以永久定居。随着海上贸易的发达和邦际交流的频繁发生,希腊发展出一套国际惯例,这可以看作是后来国际法的萌芽。其中就有根据互惠互利原则招待外邦人的“外侨招待制度”。招待者的服务是自愿的,也是荣誉的。后来这种招待者逐渐成为两邦政府的中间人,通过他们进行外交谈判,从各城邦来的使节也先到本邦设在外邦的招待所,这是后来的使馆和领事馆的萌芽。城邦的交往又发展到两邦间成立的许多协定,还有商业条约,规定各邦间公民的商业、信贷业务等。希腊的殖民和城邦交流旅行意义重大,刺激了世界航海探险事业的发展,为后来的探险旅游奠定了基础。

(3) 节日旅行。古希腊人信仰多神教,认为神与人之间没有不可逾越的界限,神只是人的智慧和美德的最高境界。各城邦都有神庙,举行各种宗教仪式和节日庆典。举办活动期间,出于对神的尊敬,人们从四面八方赶来,逐渐这些活动影响到了整个希腊。在众多的节日中,主要列举如下。

圣城德尔非举办阿波罗节。历史学家描述了当时的节日盛况:狂热的朝圣者拥塞于通往圣城的路上,嘈杂的旅店和帐幕中全是旅客,无数善于利用机会的商人在路边搭起临时的摊位,百物杂陈,朝圣客带着好奇和怀疑的心情,从这些摊位前经过,通往阿波罗神殿的路上自然满是人潮,朝圣者把他们的奉献或祭品恭谨地置于殿前,带着敬长的心情在戏院看表演,再步履维艰地跋升数百级台阶前往皮西阿竞技大会,或向远处眺望高山和大海。每四年有一次泛雅典节,在 7~8 月举行,全体公民组成庄严而多彩的游行队伍,将华丽的绣袍送给雅典娜的女祭司,最后献给守护神。还有非常具有吸引力的是雅典的酒神节。每年的三月举办,这个节日没有体育竞技,全都是关于音乐和文学的活动,其亮点是悲、喜剧作家之间的竞争,三天都是戏剧表演活动。观众们来自全国各地,他们因为早春航行或泥泞路途而感到“恐惧”。随后,专业的运输公司将这些戏剧从雅典带到其他城邦。在每一场活动的观众中

都有相当部分的海外观众,具体有多少人没有统计资料。希腊节日中还包括有克罗地亚节、波特罗米尼节、奥斯弗尼亚节等等,但在众多的节日中,奥林匹亚脱颖而出,变成全希腊人都来参加的民族节日。每四年举办一次,为了纪念宙斯,一个雅致的地点在阿尔菲额斯河畔,在伯罗奔尼撒的西北部。在一年中的这个时间——炙热、干燥的盛夏,对于参与者和观众来说都很难受。为了保证赛会的进行,希腊各国商定,赛会期间一律停战。如果他们没有这样做,将会面临严厉的惩罚。公元前420年的奥运会期间,当斯巴达实施了1000人的攻击战,伊利斯对其进行了2000麦纳罚款,同期盛会吸引了上万人参加。

城市作为古希腊旅行和集会的主要依托地,其设施发展也是快速而完善的。公元前6世纪,伯里克拉特斯统治期间,利用古希腊的数学与工程技能,在萨摩斯建立了一个为输送城内给水所打通的长四百英尺的山洞。公元前676年,作为南北门户的科林斯,在两海之间建有一条收益很好的木质滑行道,在这滑行道上,船只借滚轴之利在陆地上拖行滑动四英里。阿克罗柯里苏斯是它的要塞,斯特拉博曾站在城寨上瞭望城市景色并做了描述:“城市像两处明亮的阶梯一样,一直向下延展。可以展望到露天浴场,广大的公共浴场,有热闹的市场、辉煌的神殿,护墙一直延伸到北部海湾的拉克留姆港,在最高的巅峰建有阿佛洛狄威神殿。”考古学家从士麦那的遗迹中还原了当时的城市设施:一个室内运动场、一个室外周围有看台的竞技场和一个自地下掘成的剧院。街道广阔而完善,庙宇和宫殿点缀装饰其间;主街称为黄金街,在整个希腊名震遐迩。在大希腊时代,城镇帕加马变成了一座美丽的都城,以其奢华的宫殿、宙斯的祭坛、城市里的图书馆(仅次于亚历山大图书馆)、角力场、戏院及浴室闻名于世,甚至市政建设方面的公共厕所,也是相当不错。这些城市通过节日盛会,吸引了大量的旅行者。

古希腊也有一些节庆的场地坐落在有纯净空气和风景优美的地方,甚至有温泉,雅典思想家认为这是极佳的休息和消遣的场所,疗养身体的好去处。

(4)游学旅行。古希腊在哲学、艺术、科学等方面取得了巨大的成就,对世界各地的文化发展都产生了深远的影响。古罗马的哲学家塞