

第一章 西方近代旅游的发展

为了全面而客观地考察近代中国旅游经济的发展，本章将对西方近代旅游的发展进行简要回溯。

经过 16 世纪～18 世纪期间资本的原始积累，新的科学技术的发展和传播，以及英国、法国资产阶级革命的成功，欧洲资本主义的萌芽在长期的孕育中终于成熟。从 18 世纪 60 年代开始，欧美国先后发生了范围广阔、影响深远的工业革命。这场工业革命不仅引起了生产技术的革新，使社会劳动生产力获得了空前未有的巨大发展，开创了人类物质文明的崭新时代，而且引起了社会生产关系的重大变革，使资本主义生产方式在全世界最终确立起来。与此同时，产业革命也对人类旅游活动的进步和发展产生了巨大而深远的影响，推动着人类从古代个体、分散、无组织的传统旅行迈入了大规模、远距离、团体型、有组织的近代旅游。

第一节 专业化旅游机构的出现标志着近代旅游的产生

世界近代旅游是以英国一名反对饮酒恶习的传教士——托马斯·库克(Thomas Cook)于 1841 年 7 月 5 日采用包租火车的方式成功地组织了一次从英国的莱斯特前往洛赫伯勒的团队旅游为开端的。旅行团总共有 570 人，每人交一个先令，全程往返 24 英里，除交通费之外，还包括乐队演奏赞歌和一次带火腿的野外午餐及午后茶点。旅行团目的是前去参加该地举行的一次禁酒大会。它之所以被公认为世界近代旅游的开端，是因为托马斯·库克组织的

禁酒旅游团在全世界首次创造了一种与传统旅游完全不同的新型旅游方式,它体现了现代旅游的雏形和基本特征,表现在下述方面:①参加旅游团的人数之多,团队规模之大在当时是空前的;②客人来自不同的行业和不同的社会阶层,具有广泛的公众性,在社会上引起了很大的反响;③事前筹备活动日程,途中配有全程陪同,对客人从始至终加以照料,是一次有组织、有计划的包价旅游活动;④首次包租火车这种当时最先进的交通工具,达到较快的速度,较远的距离,能够当日全程往返;⑤组织这个旅游团体在当时虽然是非商业盈利性的,旅游的目的也是非观光消遣性的,但却为托马斯·库克正式创办专门旅游代理机构——旅行社,进行商业性的旅游经营活动奠定了基础。冒险精神和获得的成功使托马斯·库克本人的名声大振。在此后的几年中,他曾多次应邀帮助其他社会团体和公司组织类似的旅游活动。到 1845 年,托马斯·库克以自己的远见卓识看到了产业革命后人们的旅游需求发展变化的新趋势,旅游市场逐渐走向成熟,观光、游览、消遣性旅游人数规模迅速扩大,因此,他决定正式开办旅行代理业务。当年夏季,他组织了第一个以消遣观光为目的的旅游团队,共有 350 人参加,出发地是莱斯特,目的地是利物浦,全程往返总共一周的时间。这次旅游活动与 1841 年的禁酒大会旅游团相比较,又有了极大的创新和发展:①从当日往返的非消遣性一日游活动发展成为在外过夜的消遣性长途旅游;②与轮船公司、铁路公司和沿途廉价的旅馆取得业务联系,对旅游过程中的交通、食宿、参观地点等各项事宜做了先期考察和精心安排,减少了旅行中的困难,免除了游客的担忧;③除了使用自己的陪同和导游之外,还在沿途聘雇了一些地方导游;④开展了广告宣传活 动并编写出版了世界上第一本旅游指南——《利物浦之行手册》;⑤托马斯·库克本人从业余组织团队旅游活动转化为纯商业性的旅游经营代理商。凡此种种,都是对现代旅行社基本业务及其运营模式的开创和展示。其中包括对旅游产

品的设计与组合,旅游线路的筹划和考察,旅游者的组团和销售,旅游宣传促销,提供全程陪同和地方导游服务等,这些均是延续到今天世界各国旅行社的主要经营范围和基本服务项目。1851年,托马斯·库克通过为旅客代办交通和食宿的方式共组织了16.6万人去伦敦参加了世界第一届万国博览会。^①1855年,他以一次性包价的方式,组织了50万人从英国前往法国巴黎参加世界万国博览会。^②在巴黎停留游览4天,包括往返交通费和住宿费,每位游客交纳36先令。这次活动把团队包价旅游方式从英国国内推向了国外,成功地开创了世界上第一次国际包价旅游团队业务的先声。这次活动被当时的《曼彻斯特日报》称为“铁路旅游史上的创举”。^③从1856年起,库克开始大做宣传广告,大力招揽铁路游客,推出了“环欧洲大陆游”的新旅游线路,即从伦敦出发,经安特卫普、布鲁塞尔、滑铁卢、科隆、莱茵河、美茵兹、法兰克福、赫德伯格、巴登巴登、斯特拉斯福,抵达最终旅游目的地巴黎,然后返回伦敦。到1864年,经托马斯·库克所组织的旅游人次已累计达100多万。^④1872年,经过长期的努力和充分的准备,托马斯·库克在世界上第一次组织了一个周游世界的环球旅游团,共有10人参加,由他本人亲自带队,历时222天之久。有人还创作了名为《跟着库克前进》的歌曲,成为当时的流行歌曲。^⑤在组织国际国内各类旅游经营活动的过程中,托马斯·库克于1865年在伦敦开设了自己的旅游办事处。这标志着世界上第一个以盈利为目的、向普

①邓观利:《旅游学》,22页,天津人民出版社,1994.

②尉文澍:《旅馆概论》234页,上海科技教育出版社,1991.

③李天元,王连义:《旅游学概论》,20页,南开大学出版社,1991.

④李天元,王连义:《旅游学概论》,20页,南开大学出版社,1991.

⑤蒲红等译,(美)罗伯特·麦金托什和夏布肯特·戈德纳著:《旅游学——要素、实践、基本原理》33页,上海文化出版社,1985.

通民众提供专门化旅游服务的机构正式成立。旅游办事处最初是为游客代办旅行住宿事宜,还备有导游指南和自己创办的旅行期刊《Cook's Excursionist and Tourist Advertiser》等宣传品,后来营业范围不断扩大。1867年,库克公司推出了旅馆代用券,相当于现代的旅行支票,用于支付有业务合同的旅馆费用。1879年,又开办了银行和外币兑换业务,为参加国际旅游的客人提供金融便利。1891年,库克公司首次正式发售与现代使用方式相同的旅行支票,取代了旅馆代用券。此外,还在埃及设立了轮船公司,经营轮船航运业务和修船业务。到19世纪末期,托马斯·库克父子旅行社已经发展成为一个国际化的大型旅游公司,经营的业务主要由旅游、银行、航运3部分组成,常设代办机构遍布世界各地。在旧中国也设有其旅游分支机构,起名为“同济隆旅行社”。托马斯·库克的名字在欧美国家家喻户晓,成为近代旅游的代名词和旅行社的先驱与象征。1892年,托马斯·库克逝世,公司的财产和经营权分别由他的3个儿子接管。他们又同欧洲的卧车公司开展了旅游卧车业务,后来又开展了包机业务。百余年来,库克父子公司长盛不衰,直至今日,仍然驰名于世,在各国共设有625家分支机构,拥有1万多名高素质的员工,在世界旅游市场上占有相当大的份额,是全球少数几家规模最大、经营项目最多、历史最悠久、商誉最高的国际化旅游集团公司之一。

托马斯·库克对人类近代旅游的发展功不可没。在库克旅游公司出现之后的几十年间,欧美和世界其他国家中类似的旅游组织和代理机构如雨后春笋般地涌现出来。1850年,英国的托马斯·尔内特成立了一个专门向游客提供旅游日程安排、车辆、食品及旅游用具的“旅游者组织”。同年,著名的以经营运输业务为主的美国运通公司开始兼营旅行代理业务,而后发行了本公司的旅行支票,并于1895年和1896年分别在巴黎和伦敦相继开设了旅

游办事处，专门为来访的美国人代办各类旅行事宜；^①本世纪 20 年代初，在中国北京、上海等地也开办了旅行办事处。1857 年，英国成立了登山旅游俱乐部，1885 年又成立了帐篷旅游俱乐部。1890 年，法国、德国成立了观光俱乐部。1893 年，日本设立了专门接待外国游客的“喜宾会”。这个旅游组织于 1912 年改建为“日本观光局”，开始专门从事招徕外国游客和代办旅行事宜业务，1926 年正式定名为东亚交通公社。意大利的旅行社是在 1927 年建立的。前苏联国际旅行社是在 1929 年建立的。中国近代的第一家旅行社是 1927 年 8 月在上海商业储蓄银行旅行部的基础之上建立的（详见第六章）。到了 20 世纪初期，英国的托马斯·库克旅游公司、美国运通公司和比利时铁路卧车公司成为世界旅行社行业的三大巨头。

以托马斯·库克父子公司为代表的专业化旅行机构的产生及其在世界范围内的发展壮大绝非偶然，它是产业革命之后具有一定规模的社会性旅游需求产生、发展、成熟的产物。当人们出于各种目的驱动，在国内和国际范围内需要进行大规模流动时，会遇到语言、货币、交通、食宿及缺乏旅行经验等障碍，就急需有专人和专门机构帮助处理和解决。旅行社所提供的包价旅游经营方式，一方面为游客解决了旅行中的各种困难，提供了便利条件；另一方面还大大降低了旅游费用，从供给的角度进一步刺激了人们的旅游需求，更重要的是获得足够的利润来维持企业的经营。这就为旅行社的生存及这一行业的形成和发展奠定了坚实的社会物质基础。旅行社的出现对人类近代旅游的产生和发展所做出的巨大贡献可以归纳为下述几个方面：①使旅游者和旅游经营者分散、个体、无组织的旅游活动和旅游经营活动按照新的供需规律进一步

^① Burkart and Medlik 《Tourism—Past, Present and Future》，Second Edition. P 8, London. Butlerworth-Heinemann, 1981.

社会化、组织化、科学化；②从根本上改变了旅游者的购买行为，使旅游者原来为完成一次旅游活动向不同旅游企业发生的多次购买行为，简化为一次性包价购买；③从根本上改变了旅游产品的旧有模式，以包价形式提供给客人，使旅游者再也不用担心旅游过程中食宿、交通、游览、安全等各方面的问题，极大地方便了旅游者；④借助先进的交通工具和科学的组织计划引导人们突破了旅游的窄小地域，将大规模的人类旅游活动迅速延伸扩大到全球范围，在不同地区、不同国家的旅游者和各类旅游经营者之间建起了供需之间的纽带和桥梁。可以说，旅行社的出现结束了一个旧的旅游时代，开辟了人类近代旅游的新纪元。

第二节 西方近代旅游的迅猛发展 其原因和条件

从 19 世纪初期一直到 20 世纪中期，产业革命给人类社会经济生活带来的根本变化，使全球旅游发展已经开始具有现代旅游的趋势和特征。特别是在欧美工业发达国家，无论是国内旅游还是国际旅游都取得了突破性的进展和惊人的成就。

一、新的科学技术在交通运输中的应用为近代旅游提供了动力

18 世纪中后期，詹姆斯·瓦特发明的蒸汽机是产业革命过程中众多科技成果的佼佼者。它使人类的生产劳动从此摆脱了人力和自然力的限制。蒸汽技术在交通运输中的广泛应用，给人类带来了新型先进的交通工具——轮船和火车，使人类的旅游与旅行活动以蒸汽技术为原动力，出现了一个巨大的飞跃，被誉为“蒸汽机时代”的到来。19 世纪初时，木船仍为航运的主要交通工具。1807 年，美国人罗伯特·富尔顿发明了用蒸汽机推动的轮船“克莱

蒙特”号，在纽约州哈德逊河上开办了定期航班载人运货。从纽约到奥尔良全长 284 公里的航线上首次航行的时间为 32 个小时。^①这标志着以蒸汽技术为动力的航运时代的开始。在此后 5 年中，欧美各国共有 50 多艘蒸汽轮船投入内河航运。1816 年，蒸汽轮船首次投入横渡英吉利海峡的客货运输中。英国于 1820 年正式开办英吉利海峡之间的定期蒸汽铁船轮渡业务，到 1840 年的 20 年中，来往于英吉利海峡的旅客流量年均约 10 万人次。1838 年，英国的蒸汽铁船“西雷斯”号首次横渡大西洋成功，大大缩短了欧美之间的距离和时间。不久，英国和美国的一些轮船公司正式开始经营欧美大陆之间的定期客运业务。从那时起，蒸汽船逐渐开始取代帆船，欧美国家的海上运输业在 100 余年间得到了迅速的发展(见表 1.1)。

表 1.1 1820 年~1910 年欧美工业化国家航运发展状况

年代	英 国		法 国		德 国		意 大 利		美 国	
	蒸汽船数 (艘)	吨位数 (千吨)	蒸汽船数 (艘)	吨位数 (千吨)	蒸汽船数 (艘)	吨位数 (千吨)	蒸汽轮船 (艘)	吨位数 (千吨)	蒸汽船数 (艘)	吨位数 (千吨)
1820	34	3								22
1830		298	30							64
1840	771	88	89	10						202
1850	1 187	168	126	14	22	4				526
1860	2 000	454	314	68	70	23				868
1870	3 178	1113	457	151	132	67	118	32		1 075
1880	5 247	2 724	652	278	414	177	158	77		1 212
1890	7 410	5 043	1 110	500	896	593	290	187		1 859

①江月后，刘汉鑫，江浩：《纵横天下行——旅游交通基础与服务》，39 页，天津人民出版社，1993。

续表

年代	英 国		法 国		德 国		意 大 利		美 国	
	蒸汽船数 (艘)	吨位数 (千吨)	蒸汽船数 (艘)	吨位数 (千吨)	蒸汽船数 (艘)	吨位数 (千吨)	蒸汽轮数 (艘)	吨位数 (千吨)	蒸汽船数 (艘)	吨位数 (千吨)
1900	9 209	7 208	1 272	528	1 390	1 319	446	377		2 658
1910	12 000	10 443	1 726	636	1 973	2 383	718	674		4 900

资料来源：①英、法、德、意 4 国数摘自 B. R. Mitchell:《European Historical Statistics 1750 - 1975》, Second Revised Edition, PP. 641 - 651. The Macmillan Reference Books, London, 1980.

②美国数摘自中国科学院经济研究所世界经济研究室编：《主要资本主义国家经济统计集》1840 - 1960, 123 - 124 页, 世界知识出版社, 1962。

19 世纪上半叶, 是欧洲移民开始大批涌向“新大陆”的时期。各类跨大洋蒸汽机轮船的发展不仅为移民潮提供了交通便利, 并且从中获得了极好的生意和丰厚的利润, 加之商业贸易运输业务量猛增, 使水上交通运输业获得了巨大而快速的发展。19 世纪下半叶, 大西洋上开始出现大型豪华客轮, 最大的客轮载客床位达到上千个。①船上的设备设施也不断改进, 分为豪华、中、下几个不同的等级舱室, 客房、餐饮、娱乐一应俱全, 服务水平日益提高。船主们竭尽全力为旅客创造舒适、方便、安全的海上旅行生活环境。这些大型远洋客轮因此获得了海上浮动旅馆的美称。1889 年, 以双螺旋桨推动的“巴黎城市号”创下了 6 天横渡大西洋的最新记录。1899 年, 船身长达 215 米的“大洋号”巨轮下水, 用 8 天的时间完成了航行大西洋的全部里程。到 19 世纪晚期, 一些大型的客运轮船公司在经营管理上得到加强。他们为避免互相竞争, 获得更大的利益, 联合起来采取了卡特尔协议方式。参加协议的成员公司制定出共同的收费标准、服务等级和协调统一的航船时刻表,

①尉文澍：《旅馆概论》，236 页, 上海科技教育出版社, 1991。

以保证在市场波动、季节变化的情况下各成员公司获得共同的收入和利润。结果，这种经营方式有效地抑制了轮船公司之间的恶性竞争，使大家共享获得的高额利润。毫无疑问，蒸汽机技术在水上交通中的应用，把各大陆之间进一步紧密地连接起来，使海上航行的速度加快，运载量增加，旅行的时间大大缩短，旅行的空间距离缩小，旅途变得更加舒适、安全。海上旅行对人们产生了越来越大的吸引力，近代旅游在水上交通的蒸汽机时代得到了巨大的发展。

在轮船航行兴旺发达的同时，蒸汽机车随之问世，铁路交通运输以势不可挡之势异军突起，对世界近代旅游的发展产生了更为巨大的影响和推动作用。1825年，被誉为‘铁路之父’的乔治·斯蒂芬逊亲自驾驶着他试制成功的第一辆蒸汽机车，牵动着几十节煤车和客车，以每小时24公里的速度完成了从斯托克敦至达林顿40公里的铁路行驶。从此，铁路运输的黄金时代宣告开始。从19世纪30年代一直到19世纪末期的六七十年间，世界各主要工业国家先后掀起了修建铁路的热潮。到20世纪初期，这些国家中已基本建成了完善发达的铁路运输网络（见表1.2）。他们将国内各主要地区和重要城市连成一体，使陆路交通运输的动力和条件得到了空前的改善和提高。

表1.2 1840年~1910年世界各主要工业国家铁路发展状况（公里）

年代	美国	英国	法国	德国	俄国	意大利	奥地利	比利时	日本
1840	4 535	2 390	410	469	27	20	144	334	
1850	14 517	9 797	2 915	5 856	501	620	1 357	854	
1860	49 256	14 603	9 167	11 089	1 626	2 404	2 927	1 729	
1870	85 167	21 826	15 544	18 876	10 731	6 429	6 112	2 897	28
1880	148 292	25 060	23 089	33 838	22 865	9 290	11 429	4 112	158
1890	262 893	27 827	33 280	42 869	30 596	13 629	15 273	4 526	2 349

续表

年代	美国	英国	法国	德国	俄国	意大利	奥地利	比利时	日本
1900	311 151	30 079	38 109	51 678	53 234	16 429	19 229	4 562	6 300
1910	386 703	32 184	40 484	61 209	66 581	18 090	22 642	4 679	8 661

资料来源 ①美国铁路统计摘自中国科学院经济研究所世界经济研究室编：《主要资本主义国家经济统计集》1840—1960, 118 页, 世界知识出版社, 1962 年

②日本铁路统计摘自 B. R. Mitchell:《International Historical Statistics, Africa and Asia 1750—1975》, P. 505, The Macmillan pressed LTD, London, 1982

③其余国家铁路统计摘自 B. R. Mitchell:《European Historical statistics 1750—1975 》, second Revised Edition, PP. 609—613, The Macmillan Reference Books London, 1980.

除了表 1.2 中的国家之外, 19 世纪晚期, 亚洲、非洲和大洋洲的铁路建设也得到飞速发展。1870 年时, 这 3 个洲的铁路运营公里仅占全世界铁路公里总量的 5.6%, 而到 1913 年时提高到 17.0%。全世界的铁路运营公里在 1835 年~1870 年间总共新增了 207 358 公里, 而 1870 年~1913 年间猛增了 894 428 公里(见表 1.3)。可以说, 在上一阶段的 40 余年间, 世界范围内交通运输结构发生了根本的改观, 初步实现了全球交通的近代化, 极大地促进了国际间的经济贸易来往和技术交流, 为世界近代旅游的发展奠定了坚实的物质基础。

表 1.3 1835 年~1913 年世界铁路增长状况(运营公里)

年代	全世界	欧洲	美洲	亚洲	非洲	大洋洲
1835	2 431	673	1 758			
1845	15 918	8 235	7 683			
1860	108 012	51 862	53 935	1 393	455	367
1870	209 789	104 914	93 139	8 185	1 786	1 765
1880	372 429	168 983	174 666	16 287	4 646	7 847
1890	617 285	223 869	331 417	33 724	9 386	18 889
1900	790 125	283 525	402 171	60 301	20 114	24 014

续表

年代	全世界	欧洲	美洲	亚洲	非洲	大洋洲
1910	1 030 207	334 041	526 382	101 916	36 854	31 014
1913	1 104 217	346 235	570 108	108 147	44 309	35 418

资料来源：摘自尤·瓦尔加：《世界经济危机(1848 - 1935)》，431 页，世界知识出版社，1958。

在铁路运营的初期，火车大多数用于货运，无定期客运车次。首列定期客运火车班次始于 1830 年英国的利物浦至曼彻斯特之间的铁路线上。此后，各铁路公司纷纷开办了客运业务。到 1840 年，英国已有了专门的旅游列车。1842 年，英国成立了第一个铁路联运票据交换所，为旅客登记并支付不同铁路公司的联运火车票，免去旅客在一次旅行中需要购买几个铁路公司不同车票的麻烦。铁路客运的设备设施和服务水平在几十年中也有了显著的变化。早期的客运车辆是与货车差不多的敞篷车厢，无栏杆，无座位，运行的距离和速度也十分有限。当新型的客运车厢出现后，这些车厢变成了三等车厢，一般挂在整列火车的尾部。当时的一等车厢挂在最前面，内有舒适的座位，脚下有取暖炉，车内天花板上吊着油灯。二等车厢有普通座位、顶篷和扶手。随着行车距离不断增加和乘车时间不断延长，铁路公司又制造出卧铺车厢和专门的餐饮车厢。每节卧铺车厢中有两个厕所和 20 个低矮的可以折叠起放的铺位，上面备有简单的卧具，餐车一般提供简单而价廉的熟食。到 19 世纪 70 年代，铁路公司推出了豪华型旅游专线列车，其中驰名于世的是 1883 年开始运营的从巴黎开往伊斯坦布尔的“东方快车”(Orient Express)。东方快车全线行车里程 2 740 公里，车上吃、住、娱乐设施先进，服务上乘，向游客提供各种美味的餐饮，被称为标准的“豪华火车旅馆”。在它运营的 80 年间，曾经吸引和倾倒了无数旅客，成为欧洲上层社会人士外出旅行和交往的享受型生活场所以及他们身份和地位的象征。英美国家的王公

贵族和铁路大王还拥有自己家庭的私人豪华专列，内部装饰富丽堂皇，用品用具十分考究，车厢内设有卧室、浴室、客厅、娱乐室、书房、酒吧、餐厅、厨房、酒库等，功能齐全、设备先进。车厢内配有身着特别制服、彬彬有礼的服务员、法国厨师、调酒师等。蒸汽机车时代的到来使人们逐渐抛弃了沿用了近两个世纪的马车，彻底改变了旧有的旅行方式。采取机器化的新型交通工具的优点体现在：陆路旅行的速度大大加快，旅行的时间大大缩短，旅客的运载能力大幅度提高，旅行的费用低廉，旅行的环境更为安全、方便、舒适，为中下层收入水平的人士和大规模、远距离、短时间以消遣游览为目的的旅游活动提供了极为有利的条件。表 1.4 和表 1.5 中的数字反映了美国、日本和一些欧洲国家从 19 世纪中叶到 20 世纪初期铁路客运量快速增长的状况。

表 1.4 1840 年～1910 年欧洲主要工业国家铁路客运量统计（百万）

国家	年代	1840	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910
奥匈帝国	旅客人数	0.353	6.5	12.2	19.4	34.7	74.9	158.1	254.6
	旅客公里					1 668	2 789	5 194	7 522
比利时	旅客人数	2.2	4.2	7.4	14.1	56.3	82.4	139.1	193.1
	旅客公里							4 306	
法国	旅客人数	6.4	18.7	56.5	102.6	165.1	241.1	430	492
	旅客公里	112		2 521	4 272	5 863	7 943	14 000	16 800
德国	旅客人数						426	856	1 541
	旅客公里		56	1 740	4 400	6 500	11 300	20 200	35 700
英国	旅客人数	21.7	67.4	153.5	322.2	596.6	796.3	1 114.6	1 276.0
	旅客公里								
意大利	旅客人数				22.2	32.5	50.9	59.7	95.5
	旅客公里								

资料来源：B. R. Mitchell:《European Historical Statistics 1750 - 1975》，Second Revised Edition, PP. 629 - 634, The Macmillan Reference Books London, 1980.

表 1.5 1890 年~1920 年美国和日本铁路客运量
(旅客运送量：百万人 旅客周转量：百万人公里)

	美 国		日 本	
年代	旅客运送量	旅客周转量	旅客运送量	旅客周转量
1890	492	19 063	26	825
1892	561	21 501	33	1 055
1894	541	22 991	49	1 731
1896	512	20 996	85	2 353
1898	501	21 528	102	2 753
1900	577	25 805	111	3 056
1902	650	31 681	114	3 278
1904	715	35 274	114	4 032
1906	798	40 494	141	4 520
1908	890	46 795	153	
1910	972	53 641	180	5 781
1912	1 004	53 309	207	6 392
1914	1 063	56 889	224	6 788
1916	1 049	56 669	320	9 709
1918	1 123	69 528	468	13 983
1920	1 270	7 6218	584	15 611

资料来源：①美国数字摘自中国科学院经济研究所世界经济研究室编：《主要资本主义国家经济统计集》1840—1960, 119 页，世界知识出版社, 1962。

②日本数字摘自 B. R. Mitchell:《International Historical Statistics Africa and Asia》, P.537, The Macmillan Press Ltd, London, 1982.

继火车和轮船之后，修建公路的热潮和新型交通工具汽车的出现又给欧美工业化国家带来了第 3 次交通运输革命。19 世纪下半叶，内燃机技术问世，与蒸汽机相比，它结构紧凑、体积小、发

热效率高,应用于汽车制造。1885年,德国人本茨制造出第1辆具有实用价值的汽车,使人们的旅行活动变得更加快速、敏捷、灵巧、机动性强。1890年,福特汽车制造厂的“T”型汽车问世后,汽车进入大批量的生产阶段。到第一次世界大战爆发前,欧美工业化国家汽车数量的增长速度十分惊人。1914年,英国已有私人小汽车13.2万辆,美国已有166.4万辆,法国有10.8万辆,德国有5.5万辆(见表1.6)。内燃机技术在第一次世界大战之前就应用于航空,从而发明了飞机。早期的飞机主要应用于军事目的。飞机性能、机舱设备、飞行中的舒适程度及机票价格都不能对游客产生吸引力。直到20世纪20年代末期,体型较大、安全性能好的客机才开始投入运营,欧美各主要城市之间均设立了定期航班。此时,人们才对空中旅行产生了兴趣和信任。交通是旅游发展的命脉和基础条件。交通工具的巨大变革,使铁路、公路代替了驿道,轮船排挤了帆船,人们可以冲破地理障碍,更加自如、快捷地奔走于世界各地,伴随着机器的轰鸣和汽笛的呼啸,人类的旅游活动迈入了一个崭新的历史发展阶段。

表1.6 1900年~1914年欧美主要工业化国家私人小汽车拥有数量
(千辆)

年代	法国	德国	英国	美国	加拿大
1900	2.9			8	
1901	6.4			14.8	
1902	9.2			23	
1903	13.0			32.9	
1904	17.1		8	54.6	1
1905	21.5		16	77.4	1
1906	26.3	10.1	23	106	1
1907	31.3	14.7	32	140	2

续表

年代	法国	德国	英国	美国	加拿大
1908	37.6	18.5	41	194	3
1909	44.8	24.6	48	306	5
1910	53.7	31.7	53	458	9
1911	64.2	39.9	72	619	22
1912	76.8	49.8	88	902	36
1913	91.0	60.9	106	1 190	54
1914	108.0	55.3	132	1 664	

资料来源：①B. R. Mitchell:《European Historical Statistics, 1750 - 1975》, Second Revised Edition, PP. 668 - 670, The Macmillan Reference Books, London, 1980.

②中国科学院经济研究所世界经济研究室编：《主要资本主义国家经济统计集》1840 - 1960, 122 页，世界知识出版社, 1962。

③宋则行, 樊亢：《世界经济史》上卷, 285 页，经济科学出版社, 1993。

二、城市的兴起和大规模的人员流动为近代旅游创造了广阔而巨大的客源市场

产业革命使近代工商企业如雨后春笋般在欧美国家建立起来，随之而来的是新兴大工业城市的迅速崛起。大批失去土地的农民从乡村涌向城市，投入到大机器生产的雇佣劳动大军之中。城市人口数量的急剧膨胀从根本上改变了这些国家的社会经济结构和经济地理面貌。

产业革命前，英国的人口稀疏，而且多半是农业人口。旧有的城市规模很小，工业在国家经济中所占的比例很少。经济较为发达、人口较为密集的城镇仅集中于以伦敦为中心的东南部地区。产业革命后，英国的经济发展和人口重心向西北地区移动和扩展。到 1870 年，许多新兴的大工业城市如雨后春笋般地产生，出现了如曼彻斯特、伯明翰、利物浦等新型的西北工业中心城市。城市中

工厂、商店鳞次栉比，市场繁荣，人口增长十分迅速。19 世纪初时，英国的人口尚不足 1 600 万，到 1870 年已达到 3 100 万。就整个欧洲而言，1800 年超过 10 万人口的城市仅有 21 座，它们是阿姆斯特丹、巴塞罗那、马德里、里斯本、柏林、汉堡、哥本哈根、都柏林、伦敦、巴黎、里昂、马赛、拿破伦、罗马、米兰、威尼斯、维也纳、华沙、圣彼得堡、彼得堡、莫斯科。到 1850 年，10 万人口以上的大城市增加到 37 座，到 19 世纪末 20 世纪初时，欧洲超过 50 万人口的城市已有 27 座，超过百万人口的大都市已有 7 座（柏林、格拉斯哥、圣比得堡、伦敦、莫斯科、巴黎、维也纳）。这些大城市的人口数量在近百年间增加了 1.4 倍以上（见表 1.7）。

表 1.7 1800 年~1910 年欧洲主要城市和人口增长状况（千人）

城 市	1800 年	1850 年	1860 年	1870 年	1880 年	1890 年	1900 年	1910 年
阿姆斯特丹	201	224	244	264	326	408	511	574
巴塞罗那	115	175	180		346	397	533	587
柏 林	172	419	548	826	1 122	1 579	1 889	2 071
布鲁塞尔	66	281	281	314	421	500	599	720
布达佩斯	54	178	187	202	371	506	732	880
格拉斯哥	77	357	420	522	587	658	776	1 000
汉 堡	130	132	134	240	290	324	706	931
圣彼得堡	220	485	539	667	877	1 003	1 267	1 962
利物浦	80	376	444	493	553	630	704	753
伦 敦	1 117	2 685	3 227	3 890	4 770	5 638	6 586	7 256
马 德 里	160	281	271	332	398	470	540	600
曼彻斯特	90	303	339	351	462	505	645	714
莫 斯 科	250	365	352	612	748	799	989	1 533
拿 破 伦	427	449	417	449	494		564	723
巴 黎	547	1 053	1 696	1 852	2 269	2 448	2 714	2888

续表

城 市	1800 年	1850 年	1860 年	1870 年	1880 年	1890 年	1900 年	1910 年
维 也 纳	247	444	476	834	1 104	1365	1 675	2 031
华 沙	100	160	163	252	339	454	638	872

资料来源：B. R. Mitchell:《European Historical Statistics, 1750 - - 1975》, Second Revised Edition, PP. 86—88, The Macmillan Reference Books, London, 1980.

由于大量外来移民的涌入，美国的工业化城市的发展和人口的增长也十分迅速，从东部沿海逐步向西部内陆推进，使东部工业与西部农业互相促进、协调发展。1800 年时，美国仅有费城一座大城市，到 1850 年，工业化大城市数量增加到 10 座，并且出现了不少 100 万人口以上的大都市。^①随着人口总数的增长，人口的城市化趋势也日渐明显。此时，乡村人口的比重逐年下降，城市人口的比重开始上升。进入 20 世纪之后，世界主要资本主义国家城市人口的比例都达到较高的水平，其中英国最高，77.0%（1901 年）德国次之，56.1%（1900 年）新西兰 43.1%（1901 年）法国 41.0%（1901 年）荷兰 40.5%（1909 年）美国 39.7%（1900 年）；丹麦 38.2%（1901 年）加拿大 37.5%（1901 年）。^②到本世纪二三十年代，欧美工业化国家的城市人口构成比例较之产业革命初期发生了根本性的改变（见表 1.8、1.9、1.10）。^③工业化城市的兴起、人口的迅速增长以及人口城市化现象必然会引起大规模的人员流动，创造了强烈而巨大的旅游需求，从而在世界范围内形成一个广阔而极具潜力的近代旅游客源市场，其特点主要表现在以下几方面。

①宋则行、樊亢：《世界经济史》，上卷，156 页，经济科学出版社，1993。

②S. 库兹涅茨：《现代经济增长 速度、结构与扩散》，272~273 页，耶鲁大学出版社，1966。

③由于资料来源不同，与前引库兹涅茨数字略有出入。