

绪 论

第二次世界大战结束以来，旅游活动在全球各地都取得了巨大的进展。旅游活动规模之大不仅使其成为全世界关注的社会现象，而且也为旅游业的发展带来了前所未有的商机。特别是从 20 世纪 60 年代开始，旅游业已成为世界上发展势头最为强劲并且持久不衰的产业，被誉为 20 世纪的经济巨人，在世界经济中扮演着越来越重要的角色。仅以国际旅游为例，在战后以来的半个世纪中，全世界国际旅游人次从战后初期的年约 2530 万人次已发展到今天的年逾 5 亿人次；全世界国际旅游收入总额也从战后初期的年约 21 亿美元增长到今天的年逾 4000 亿美元，约占全世界国际贸易总额的 10% 和全世界服务贸易总值的 20%。如果将全世界的国内旅游也考虑进去，则旅游业的经济规模更为可观。据世界旅游理事会（WTTC）的一份调查和研究报告，1991 年全世界个人旅游消费总额为 16660 亿美元，约占同年全世界个人消费总额的 11%；公务旅游开支总额为 3340 亿美元，约占同年全世界企事业单位公务开支总额的 1.2%。也就是说，1991 年全世界旅游（包括国际旅游和国内旅游）消费总额已达 2 万亿美元之多；此外，1991 年全世界旅游企业的固定资产投资为 6130 亿美元，约占同年全世界各行业资本投资总量的 11.2%；用于旅游行政管理方面的政府开支为 2870 亿美元，约占同年全世界政府工作开支总额的 6.5%。以上这四个方面的开支额汇总到一起，使全球旅游业 1991

年的总产出高达 29000 亿美元。在旅游就业方面，该报告中的有关统计结果表明，1991 年全世界直接和间接就业于旅游业的人数总计为 1.83 亿人，约占全世界就业劳动力的 10.2% 即全世界每 10 名就业人员中，就有一名服务于旅游业。这些数字表明，进入 90 年代后，旅游业已经发展成为世界上最大的产业。

但是，旅游发展的潜在能量还远远没有充分释放。即便是在目前大多数西方工业化国家中，每年能够出国旅游的人数在该国人口中的比重仍未达到近乎封顶的水平。例如，在出境旅游比较流行的英国，每年出国旅游的人次数也仅为全国人口的 1/3。在头号发达国家的美国，每年出国旅游的人数仅为国内旅游人数的 1/100，若同其全国人口数相比较，则所占比重更低。在大多数发展中国家中，国内旅游度假尚且远未成为国民生活的必需品，出国旅游者在这些国家的人口中所占的比例就更小了。战后以来，旅游活动发展的历程及其趋势都表明，随着各国经济的发展、人们闲暇时间的增多、教育的更加普及和受教育程度的不断提高以及其他各种社会经济因素的有力促进，今后旅游活动参加者的规模将会不断扩大。从而也决定了旅游业有着光明的发展前景。对此，很多国际旅游组织和专家学者都曾作过乐观的预测。经济学家中的一些有识之士也坦言指出，在未来 21 世纪的世界经济中，旅游业的地位将变得更加重要。

旅游规模的发展速度之快、旅游经济的作用之大、旅游业发展前景之光明，使得各国政府对旅游业的发展给予了越来越大的关注。如果说十多年前世界上还有少数国家的政府出于种种原因不支持甚至反对发展旅游业，那么到了 90 年代的今天，这种情况已经荡然无存。当今世界上所有国家的政府，无论是发展中国家还是发达国家，几乎无一例外地都在积极支持发展本国的旅游业，特别是接待入境游客的国际旅游业。然而，在旅游和旅游业发展过程中，的确也遇到了不少复杂的问题和矛盾。这些问题虽然未必是刚

刚发生的新问题，其中有些问题很早便已提出并且已有很多人对其发表过见解并提出过自己的答案，但是我们很难说人们对这些问题的不同认识已经完全得到解决。例如，有人认为发展旅游业有利于促进当地经济的发展；而有人则持反对意见，并举出例证说有些原以农业为生的地区由于发展旅游业而使大批农民弃田从事旅游服务，因而使田地荒芜，其结果是破坏了当地的经济结构，使当地经济依赖旅游业这一“建在流沙之上的大厦”，严重危及当地经济的健康发展。有人认为发展“三资”旅游企业一可解决资金不足，二可引进先进的管理技术和经验，三可利用外方的力量去影响和扩大自己的客源；而有人则认为外国公司的打入意味着旅游外汇收入漏损量的扩大，使大量外汇重又流回国外。旅游企业人士大都希望旅游者来得越多越好；而有人则指出，一个地区的旅游接待量不可超越当地的承载能力，一旦超过这一极限，发展旅游所带来的好处都将向相反的方向发展。

不但上述问题答案不一，其他常见的矛盾情况也存在很多。例如：人们普遍赞成扩大交通运力，增加航班，扩大交通设施网络，使旅行更加便利，但同时人们又普遍反对由此而带来的噪音增加；旅游者在旅游过程中都希望求新、求异，不喜欢各地的情况千篇一律，但同样还是这些旅游者，如果到了旅游目的地后语言不通而又没有翻译，旅游服务设施的舒适程度不能满足他所熟悉的本国标准，或者当地的饮食完全不照顾他的口味，那么他首先会投诉这些问题。有人认为国际旅游可消除不同民族之间的偏见和误解，从而可避免战争的发生，有利于世界和平；而有人则认为国际旅游的增长等于是在毁灭传统的民族文化和尚保持自然原状的地区。对于旅游的前景，有人认为由于旅游的发展，世界正在趋于同一化，各地不同之处会逐渐消失，所以外出旅游终将变得毫无意义并因而走向消亡；而有人则认为，人总是要动的，其基本特点便是要探索和考察，这一特点永远也不会消失，因而旅游的发展永无止境……

人们之所以对同一个问题有不同的看法，其基本原因之一是有些人没能站在适当的立场上，从适当的角度去认识问题，对旅游没有一个比较全面的、历史的、逻辑的了解和认识。所谓适当的立场，便是国家的立场，而不是局部地区或狭隘行业的立场。所谓适当的角度，便是同时满足旅游者、旅游业和旅游接待地区居民三方利益的角度。只有站在这一高度和角度上，加之有对旅游全面的、科学的认识，才能正确认识、分析旅游业所带来的利益和问题。

虽然旅游的功过是人们长期以来争论不休的问题，但有一点可以确认无疑，这便是各国在制定自己的经济发展规划时，几乎都把旅游业考虑进去。旅游业在不少国家的经济中都占据着重要的地位。而要搞好旅游业，实现旅游业在国民经济计划中的地位，则要在坚持以国家利益为重的前提下满足旅游者的需要和当地人民的需要。也只有同时满足旅游者和当地人民的需要，才能实现国家的利益。因此各方的利益和需要都必须予以满足，各方彼此间的利益冲突都必须调和一致。在这个意义上，了解旅游和正确认识旅游对于各级政府参与制定政策和规划工作的人员是十分必要的。

旅游业是一高度竞争的产业。不仅各国旅游业，特别是面对相同客源市场的邻近国家旅游业之间竞争激烈，而且同一旅游目的地内的各旅游企业也存在竞争。如果不了解旅游，不了解发展旅游的基本要素及各要素之间的关系，不了解旅游的性质、特点及其发展趋势等必要的知识，要想在竞争中取胜是非常困难的。在旅游业中，无论是旅行社、住宿企业还是交通运输企业，它们所面对经营的皆为同一旅游市场。几乎没有什么人是为了住饭店而住饭店，为了乘飞机而乘飞机。换言之，人们对这些企业产品的购买只是手段而不是目的，对这些企业产品的需求实际上都属于派生性需求。显然，在当今的市场条件下，这些企业的经营管理人员如果不将本企业置于旅游业中去考虑，要想取得长久的经营成功几乎是不可能的。正因为如此，像美国的康耐尔大学和瑞士的洛桑旅游学校这些

传统上专门致力于旅馆经营管理教学的院校，从 80 年代开始，都已将旅游学纳入了自己的课程设置。所以，为了能够在竞争中取胜，为了能够使旅游企业在不断变化的市场环境下有效地经营，需要对那些将要从事旅游业的人员进行旅游教育和训练。今天的旅游业已进入专业化经营的时代，对从业人员专业水平的要求也越来越高，旅游实业界也愈加注重招收受过专业教育的人才。同时这也意味着不少旅游业在职人员将重返学校进修学习和更新知识。

旅游活动涉及的方面很多，至少涉及旅游者、为旅游者提供服务的旅游企业、旅游接待地区居民即所谓东道社会、旅游接待国政府以及由于旅游活动而使上述各方彼此间出现的各种关系和现象。因此，旅游学就是研究旅游者、旅游业以及双方活动对旅游接待地区社会文化、经济和环境之影响的科学。但限于本课程的目的和我国旅游学的发展现状，我们只对旅游理论和实践两方面的基本问题，作一概要的阐述。具体讲，是要阐明社会经济发展与旅游活动的关系，阐述旅游活动的内容、种类和表现形式，发展旅游业的基本要素及各要素之间的关系，旅游对接待地区的基本影响，以及旅游和旅游业的发展趋势。

旅游学概论是一门专业基础课，同社会科学中其他学科一样，它以旅游发展的实践为基础。从整理和了解旅游现象中分析并总结旅游发展的逻辑性和合理性，从而发现其活动规律。社会科学的研究需要运用理论、历史和政策来探索和揭示社会现象，对旅游的研究也要以马列主义理论和我国发展旅游的政策为指导，以马列主义的立场、观点和方法观察和分析问题。这是使我国旅游业健康发展的根本保证。此外，旅游是一世界范围的社会现象，我国发展旅游业的历史很短，因而我们有必要了解和吸取世界各国在发展旅游方面的经验和教训。旅游活动发展的基本规律是不因国界而改变的。只有认清这一点，才能真正根据我国国情发展我国的旅游业，使我国旅游业跻身世界先进行列。

第一章

旅游的产生与发展

第一节 原始社会的人类迁徙

有人认为，旅游作为人类的一种活动，自古便已有之。其实这是一种常会产生误导的模糊观点。首先，“古代”一词因世界各地各民族的发展历史不同而在使用上并无统一年代界定，因而人类的旅游活动究竟古及何时也就成了难以回答的问题。其次，如果说旅游活动自古有之，那么，无论是在我国古代的经典辞书中，还是在其他国家的古代词典上都找不到“旅游”的字样。这无疑也是一个不易回答的问题。目前，人们已经形成的一个共识便是旅游是从早期旅行发展而来的。既然如此，那么是不是会像有人认为是的那样，自古有之自然也就意味着自有人类之日起便有旅行活动在进行？对这些问题的回答，我们既不可凭一些古代神话传说去作想当然的联想，更不可根据个人对某些观点的好恶去进行主观臆断，而只能运用历史唯物主义的认识论去进行客观的探讨。为此，我们首先有必要简单地回顾一下早期人类的生产和社会活动。

在原始社会的前期，人类主要使用石块等简陋的生产工具，在自然分工的基础上，靠渔猎和采集为生。由于生产工具的落后和生

产力的低下，人类的生存无时不处在饥饿和自然灾害侵袭的威胁之中。到新石器时代，随着生产工具的改进，生产效率有了很大的提高。在这一时期中，畜牧业和原始农业开始形成和发展，从而导致人类历史上的第一次社会大分工的出现。这是这一时期生产结构中具有革命性的变革。同时，在这一时期中，人类还发明了制陶术和弓箭。但是，这些生产工具和生产技术的进步都未能改变当时人类社会生产的落后面貌。人们的劳动所获除供自己食用之外，几乎没有什么剩余物。人们的社会活动基本上也只限于在自己的氏族部落范围内进行。上述情况说明，到新石器时代中期为止，由于缺乏劳动剩余物，人类还不存在有意识的自愿外出旅行的需要。

虽然在此之前，人类也有从一个地方转移到另一个地方的迁移活动，但这些活动都是因自然因素（例如气候、天灾等对生活环境的破坏）或特定人为因素（例如战争）的威胁而被迫进行的，都是出于生存的需要，出于这种需要而远走他乡的活动只能是逃荒、移民或避难活动。

因此，我们可以认为，由于社会经济条件的限制，这一时期人类客观上既无旅行的物质基础，主观上亦无外出旅行的愿望。当时人类迁移活动的被迫性和求生性都说明它们不属于现今意义上的旅行和旅游。

第二节 人类旅行需要的产生

人类旅行需要产生的背景

新石器时代晚期，金属工具开始问世。生产工具和生产技术的进步，导致生产效率的提高和劳动剩余物的出现。随着金属工具的推广和改良，农业和畜牧业有了较快的发展，手工业也逐渐发展起来。原始社会末期，手工纺织技术已发展到使用简单的织机。与此

同时 冶金、建筑、运输和工具制造等方面也都开始发展。社会生产力的加速发展，促使手工业成为专门性的行业，并从家庭生产中分离出来，从而出现了人类历史上的第二次社会大分工，即手工业同农业和畜牧业的分离。它使劳动生产率进一步提高，使商品经济得到发展，并加速了私有制的形成。

虽然早在第一次社会大分工，即畜牧业和农业的分工之后，游牧部落与农业部落间的产品交换现象便已开始萌发，但由于当时生产力低下，劳动剩余物甚少，这种交换实际上并不普及，而且这不多的交换也仅限于在相邻部落间进行。到第二次社会大分工之后，由于社会分工范围的扩大，特别是由于生产技术的进步和生产率的提高，使劳动剩余产品数量增多，从而使产品交换的范围和数量都得以扩大，很多产品的生产目的就是为了交换，交换本身也就成为一种重要的社会职能。随着商品生产和交换的发展，到原始社会瓦解和奴隶社会形成时期，开始出现专门从事商品交换的商人阶级 这便是所谓第三次社会大分工 即商业从农、牧、手工业中分离出来。商品经济的发展使得不同产品交换的地域范围不断扩大。人们需要了解其他地区的生产和需求情况，要到其他地区交换自己的产品或商品，因而便产生了旅行经商或外出交换产品的需要。所以，旅行最初实际上远不是消遣和度假活动，而是由人们的现实主义及人们扩大贸易、扩大对其他地区的了解和接触的需要所产生的一种活动。因而在最初的年代中，主要是商人开创了旅行的通路。^①

奴隶制社会的旅行发展

奴隶制社会是一个相当残酷的社会，但是，“在当时的条件下，采用奴隶制是一个巨大的进步”。^② 它实现了社会生产各行业之

^① 参见世界旅游组织《世界观光》第 185 期。

^② 《马克思恩格斯选集》第 3 卷 第 220 页

间、体力劳动与脑力劳运之间更进一步的分工，从而使生产力的提高、交换的扩大、艺术和科学的创立等等成为可能，使人类比在原始社会取得更大进步。

在西方奴隶制社会中，奴隶制国家的发展与繁荣客观上为旅行的发展提供了便利的物质条件。这一点在古罗马帝国表现得最为典型。在罗马帝国强盛时期，其疆域空前广大，北部边界达到现在欧洲的英国、德国、奥地利、匈牙利和罗马尼亚等地，东边达到西亚的幼发拉底河，南面包括非洲的埃及和苏丹北部，西边濒临大西洋。此时，其大规模的侵略扩张已经停止，帝国的秩序相对稳定，从而促进了社会经济在原有基础上的进一步发展。在生产技术方面，这一时期出现了带轮的犁和割谷机，水磨广泛使用。建筑上应用复滑车起重装置，矿山应用排水机，技术分工比较细密，手工行业已生产和使用一些简单机械。航海技术也比较发达。埃及和北非一带改善了灌溉系统，扩大了耕地面积，粮食生产大为发展。欧洲的高卢（今之法国）和西班牙等地兴起了矿业、手工业和葡萄种植业。地中海变成了帝国的“内湖”，海上运输十分发达。特别值得一提的是，罗马政府在全国境内修筑了许多宽阔的大道。这种全国道路网络的兴建虽然是出于政治和军事上的目的，但客观上也为人们沿路旅行提供了方便。罗马帝国时期旅店的生产，也是在沿途由政府所设驿站的基础上发展起来的。设置这些驿站的最初目的是供政府公务人员中途歇息，后来也开始接待往来的民间旅客。随着过往旅行者的人数不断增多，官方又在沿路开设官办旅店，更多的私人旅店也因此发展起来。这些旅行设施的发展，反过来也推动了旅行人数的增加，当然，当时的旅行基本上都是在本国境内进行，特别是以较近距离的旅行行为为主。但也有国际性的经商旅行，大多是贩运粮食、酒、油、铅、锡和陶器等基本商品，此外也贩运各地出产的奢侈品，如北欧的琥珀、非洲的象牙、东方的香料、宝石等等。我国的丝绸经过著名的“丝绸之路”，也远销于罗马帝国各地。当时的罗马

人和希腊人都称中国为“赛勒斯”意即丝绸之国。我国史书中曾有罗马使节和商人多次从陆路和海路到达中国的记载，例如《后汉书》中记载，桓帝延熹九年（公元 166 年）大秦王安敦（大秦即指罗马，安敦是安敦尼王朝的第四个皇帝马可·奥里略·安敦尼）遣使经日南（越南中部）送来象牙、犀角，并和中国政府建立了通商关系。“三国”和“两晋”时期也有罗马遣使来华的记载。

但是到公元 5 世纪，随着罗马帝国的衰亡和社会秩序的动荡，旅行发展的条件陆续消失。一是由于国内各地贸易数量缩小，商务旅行者数量急剧减少；二是由于道路无人管理，日渐毁坏；三是由于沿途路上盗匪横生，安全条件不复存在。正如诺沃尔（A. J. Norval）1936 年在其所著《旅游业》一书中所指出的那样，在欧洲“有可靠的证据表明，从罗马帝国衰落，直到上个世纪中叶为止这段时期内，是没有多少人外出旅行的”。

中国奴隶制社会时期旅行发展的情况同西方奴隶社会旅行发展的情况基本相同，但中国奴隶社会的形成，要比西方国家早得多。在奴隶制鼎盛时期的商代，生产工具和生产技术的进步以及新的社会分工使得生产效率空前提高，从而也使商朝成为中国奴隶社会经济繁荣时期。剩余劳动产品的增加和以交换为目的的商品生产的扩大，加之商人阶级对生产和流通的促进，使商品经济得到很大的发展。夏代发明的舟车到了商代更加普及和先进，牛、马等大牲畜也普遍用于交通运输，使商代商人的足迹“东北到渤海沿岸乃至朝鲜半岛，东南达今日浙江，西南达到了今日之皖鄂乃至四川，西北达到了今日之陕甘宁绥乃至远及新疆，……已经走遍了他们所知道的世界”。^①到春秋战国时期，商业活动有了更大的发展，出现了许多大商人。他们负货贩运，周游天下。

所以，就整个世界而言，人类有意识的外出旅行活动应始于原

^① 翦伯赞《中国史纲》第 1 卷，生活书店 1946 年版。

始社会末期，并在奴隶制社会时期得到了迅速的发展。但这种活动主要不是消遣和度假活动，而是由产品或商品交换而促发的一种经济活动，是生产力和社会经济的发展推动了产品交换，从而推动了人们对旅行的需要。

奴隶主阶级的享乐旅行

当然，在奴隶制社会，促发人们外出旅行的主要原因是产品交换和经商贸，但这并不意味着当时没有以消遣为目的的旅行。在我国奴隶制社会中，这种消遣目的的旅行主要表现为奴隶主阶级的享乐旅行。当时，生产力的发展所带来的劳动剩余物被奴隶主占有。这些劳动剩余物除用于奴隶主的祭祀活动外，其余则供奴隶主及其家庭生活享用，其中包括供其外出巡视和游历时挥霍的部分。易经上曾有“观国之光”一语。据信这便是后来“观光”一词的由来。但这种享乐旅行仅限于以天子为代表的少数奴隶主。

西方奴隶制社会情况略有不同，除了奴隶主的享乐旅行外，一些自由民也参加到消遣旅行的行列中来。在罗马帝国时期，由于交通上的便利条件，人们经常在夏季沿大路旅行。当时，这种旅行一般是离开城市到沿海地区游览。一些富有者甚至远程旅行到埃及金字塔去刻他们的名字。据史料记载当时意大利的“沿海地带排列着大理石雕刻、浴馆和浴场、体育馆和寺庙等等这些罗马财富的瑰宝”。当时消遣旅行的发展由此可见一斑。但应该说明的是，这些能够参加消遣旅行的自由民决非一般的体力劳动者，而且他们在当时人口中也只是为数很小的一部分。

第三节 封建社会的旅行发展

中国的封建社会长达 2000 多年。在这 2000 多年中 特别是在各统一朝代期间，由于社会政治比较安定，生产技术和社会经济较

前都有很大的发展。无论是以都江堰和灵渠为代表的水利工程技术和由此而带来的农业生产的进步，还是后来在手工业、矿冶、纺织、造纸及瓷器生产等方面的发展，都使近代以前的中国在科学技术和社会经济方面领先于西方世界。据西方学者研究认为，在世界科技发明中有 100 多项世界第一出自中国，其中大都发明于中国的封建社会时期，并且近代前的中国的经济发展也领先于当时的西欧国家。生产技术和世界经济的发展与繁荣为当时旅行的发展奠定了新的物质基础。

中国封建社会时期的旅行发展

旅行与交通是密不可分的。中国封建社会时期的交通情况在一定程度上可反映当时的旅行发展。水路交通在我国有着悠久的历史，早在春秋时代便有水运的记载。随着汉朝漕运政策的实施，以后的历代封建王朝也大都将漕运纳入国家的重要政策，从而使水路交通运输成为中国封建时期重要的交通方式。其中隋代在发展水路交通上的贡献最大。隋文帝时期首先开凿山阳渎，打通淮水连通长江的水路。到隋炀帝时期，又相继开凿了通济渠（由黄河连接汴、泗两河以通淮水）邗沟（即山阳渎，以通长江）永济渠（通至黄河以北的涿郡）和江南河（由镇江经苏州至杭州，以连通长江与钱塘江），从而构成华北与江南的运河网。由此，水路交通日盛。唐朝建都长安，在水路运输上也利用隋代所开的运河，江南物资多经长江、邗沟、淮水、汴河、黄河，溯洛水而至洛阳，由洛阳再溯黄河上行，经渭水直抵长安。宋朝建都开封后，则利用汴河之漕运，运输荆南、两浙、江南东西和荆湖南北“六路粮米”。元、明、清三朝均建都北京，为了弥补内河漕运之不足，遂又发展海运。由江苏太仓起，过长江口北上，绕山东半岛至天津，然后再经通县（通惠河）至北京。封建时期水路交通的发展虽由国家发展漕运所致，但客观上也便利了人们利用水路旅行往来。

在中国封建社会中，陆路交通建设也有很大的发展。首先是秦朝“驰道”和“直道”的建设。“驰道”以咸阳为中心；东穷齐燕，南极吴楚，江湖之上，濒海之观毕至。道广五十步，三丈而树，厚筑其外，隐以金椎，树以青松（《汉书·贾山传》）。“直道”从咸阳北的云阳至九原郡（今包头西南）全长 1800 里。此外，秦朝还在西南边疆地区修筑了“五尺道”，在今日之湖南、江西、广东、广西之间修筑了“新道”，形成了以咸阳为中心、四通八达的道路网。秦以后历代的道路建设也不断有新的发展。这一点可以从历代驿站制度的发展中得到反映。驿站是历代政府沿陆路和水路所设立的馆舍机构，其目的在于传送官方文书和国家物资以及招待公务往来人员，供给宿舍、车马、船轿、人夫、米粮及饲料等等。其名称因时代而有所不同，史书中见到的置、邮、驿、驛、亭、站、军台、赤台、水驿、递运所等名称，可统称为驿。早在周礼和先秦典籍中，便有传、置、邮、驿、驛的记载，但那时驿站的设置并不普遍。秦统一之后，随着历朝道路的建设，驿站制度不断发展。以唐朝的驿制为例，当时每隔 30 里设一驿。据《新唐书·百官志》记载，唐朝设驿站计 1639 所。照此推算，仅设有驿站的道路里程便达近 25000 公里。随着以后朝代疆域的扩大，道路的通达范围也不断发展。到清朝时，驿站的设置范围已扩展到内、外蒙古、新疆和西藏地区。

正是由于经济和交通的发展，为封建时期的旅行发展提供了必要的经济基础和物质条件。参加旅行的人数和范围无疑都有极大发展。但是，尽管在这一时期中有以大诗人李、杜为代表的士人漫游，以张骞、郑和为代表的公务旅行，以玄奘、鉴真为代表的宗教旅行，以及以隋炀帝和清乾隆帝为代表的帝王巡游，但是更多的仍然是商人的商务旅行。虽然这一点在历史文献上尚无确切数字可考，但在史书和文学作品中，几乎总是将“旅”与“商”连到一起。“商旅”一词在这一时期的文学作品和史情记载中几乎到处可见。因此，我们不难推断这一时期旅行者的基本构成。

欧洲封建社会时期的旅行发展

西欧封建社会时期的旅行发展情况是落后于当时的中国的。虽然西欧在公元 5 世纪便开始向封建社会过渡，但构成西欧封建社会人口主体的农民大体上都是农奴。同奴隶所不同的是，他们有自己的经济，有一小块归他们使用的土地和简单农具。但农奴除了不能被主人任意杀害外，人格上几乎和奴隶没有区别。所以恩格斯说，中世纪初期的农奴制“包含着古代奴隶制的许多成分”。^①农奴除在经济上受封建主剥削外，人身也是不自由的，因而也就更无迁徙的自由。

西欧早期封建社会是没有城市的，自然经济的性质十分突出，一个村子就是一个闭塞的经济单位，以农业为主，简陋的手工业大都以家庭副业形式存在，和外界几乎隔绝，因而交换很少。当时不仅没有作为工商业中心的城市，甚至连原来罗马时期的城市也衰落破败。这种状况是和当时生产力低下以及日耳曼人由原始社会直接转变到封建社会相联系的。西欧封建社会相当长时期中之所以落后是因为它是“从粗野的原始状态发展而来的”。^②

到 11 世纪时，西欧的封建社会有了明显的发展。生产力有了一定的提高，剩余农产品增多，手工业日益从农业中分离出来。社会分工的发展使交换活动逐渐经常化。专职的工商业者离开乡村，聚居在堡垒、寺院附近和交通道口，于是日渐形成工商业城市。特别是到了十三四世纪，西欧经济有了巨大的进步。农业技术的改进和荒地的开垦使农产品产量增加，城市人口日多，工商业也兴盛起来。但是，由于无休止的封建混战，旅行状况远不及罗马帝国时期的水平。所以，从公元 5 世纪罗马帝国的衰亡到 16 世纪中叶这段漫长的时期中，西欧的旅行规模非但没有什么进展，反而是一种倒

^① 《马克思恩格斯全集》第 19 卷第 364 页。

^② 《马克思恩格斯全集》第 7 卷第 400 页。

退的形势。

西方学者中曾有人将十字军东侵作为这一时期中旅行活动的代表，实际上这种以战争为目的的军事活动是不应算作旅行活动的。如果说这一时期有旅行活动存在，也只是限于朝觐旅行或宗教旅行。当时有一些修道院的主要任务便是为往来的朝觐者提供住宿，有些还专门安排有修道士照顾留宿的朝觐者。商务旅行虽不能说绝迹，但数量甚微。

从 1558 年英国女王伊丽莎白一世继位起，到西欧封建社会结束这段时期内旅行活动开始有新的发展。1562 年，一位名叫威廉·特纳的医生发表了一本著作，谈到英格兰、德国和意大利的天然温泉对各种体痛病症都有疗效。此举一下子引起轰动，不仅当时现有的温泉顷刻间闻名全国，而且促使人们在各地找寻温泉。最初是体痛病患者纷纷慕名前往，继而大批的身体健康者也蜂拥而至，形成温泉旅行的潮流。这一潮流一直延续了近两个世纪才开始向海水浴转移。除了这种以保健为目的的旅行外，以教育为目的的旅行在这一时期也开始发展。人们已经从一些名人的经历中认识到旅行在增加对异国他乡事物的了解和开阔眼界方面所起的作用。当时有一个名叫利普西斯 [Justus Lipsius (1547—1606)] 的人曾记载道：“古往今来，伟人名士皆有旅行经历。而通过这种求知旅行使其增加了对异国他乡风土民情、生活方式以及政体组织等方面的了解，从而开阔了见识。”^①这种以求知为目的的旅行在以纯消遣娱乐为动机的旅游流行之前延续了好几个世纪，并继续延续至今。但是这种教育旅行的真正发展则是在封建社会结束后的 18 世纪。正如亚当·斯密在 1776 年所写的那样：“在英国，年青人一俟中学毕业，不等投考大学便被送往外国旅行已成为日渐浓厚的社会风气。人

^① 转引自 George Young, 《Tourism: Blessing or Blight》Penguin Books Ltd, 1973, P. 16.

们普遍认为，我们的年青人完成旅行归来之后会有很大的长进”。^①

封建社会旅行发展的特点

综上所述，中国和西方封建社会时期的旅行发展普遍具有以下一些特点：

1. 旅行的发展同国家的政治经济状况有着直接的关系。在政治安定、生产力发展、经济繁荣的统一时期，旅行活动便会发展，反之，则会停滞甚至倒退。

2. 非经济目的的旅行活动虽然有新的发展和扩大，但这一时期中商务旅行仍居主导地位。

3. 封建社会以农业经济为主，农村人口占统治地位。农业劳动忙闲有致的季节性特点及其对人们生活方式的影响使得人们在主观上缺乏对旅行度假的要求和习惯。

4. 就非经济目的，特别是消遣性质的旅行而言，参加者多为帝王、官僚、封建贵族、地主等统治阶级及其附庸阶层。他们人数不多，其消遣旅行活动没有普遍的社会意义。广大劳动人民由于受政治和经济的双重压迫，客观上无能力参加旅行活动。

如果说中外封建社会时期在旅行发展上有什么区别，那便是中国以经商为目的的旅行活动领先于西方。

第四节 近代旅游和旅游业的开端

就整个世界的发展情况而言，到了 19 世纪初期，旅行的发展在很多方面都开始具有了今天意义上的旅游的特点。其中一个重要特征便是因消遣目的而外出观光或度假者在人数规模上已经超

^① 转引自 George Young, 《Tourism: Blessing or Blight》Penguin Books Ltd, 1973, P. 16.

过了传统的商务旅行。正是因为如此，英文中的旅游（Tourism）一词也于此时开始问世。该词的最初含义与当今旅游研究中的专业用法不尽相同，作为人们的日常用语，只是用指因消遣目的而离家外出的旅行和在外逗留期间的全部活动。该词在 19 世纪初出现，说明当时消遣性旅游活动已经发展到具有社会意义的规模。这一变化情况之所以发生于 19 世纪，其根本原因也是当时的社会经济状况使然。

产业革命对近代旅游的影响

在 19 世纪的欧美地区，特别是从 19 世纪中叶起 无论是国内旅游还是国际旅游都有了突破性的发展，这在很大程度上是和产业革命的影响分不开的。产业革命指资本主义机器大工业代替工场手工业的过程，是资本主义政治经济发展的必然产物。它于 18 世纪 60 年代首先发生于当时资本主义最发达的英国，至 19 世纪 30 年代末 在英国基本完成。美、法、德、日等国的产业革命也在 19 世纪内先后完成。这场产业革命既是生产技术的巨大革命，又是生产关系的深刻改革。它促进了资本主义生产力的迅速发展，提高了生产社会化程度，使资本主义制度建立在机器大工业的物质技术基础上，并最终战胜封建制度而居于统治地位。产业革命的结果给人类社会带来了一系列的变化，其中对旅游的发展具有重大影响者包括：

第一，产业革命加速了城市化的进程，并且使很多人的工作和生活地点从农村转移到工业城市。这一变化最终会导致人们需要适时逃避节奏紧张的城市生活和拥挤嘈杂的环境压力，产生对返回自由、宁静的大自然环境中去的追求。大量的事实证明，城市居民外出旅游的人数大大高于乡村居民外出旅游的人数，时至今日仍然如此。因而这种工作和生活地点方面的变化对产业革命后的旅游发展是一重要的刺激因素。