

中图分类号: K203 文献标识码: A 文章编号: 1004-8634(2007)03-0092-(08)

近代早期西方人对中国旅游设施的评价

巫仁恕

(台北“中研院”近代史研究所)

摘要: 晚明以迄清中叶,中国的旅游文化已有相当高度的发展,旅游的相关设施举凡饮食、住宿、交通工具等方面都朝向商品化发展。但是对明清这段时期中国旅游的发展如何作客观的评估呢?尤其是旅游的硬件设施,算是先进还是落后呢?明清旅游设施更新的进展是否有突破性与革命性的发展呢?要回答这个问题必须从中西比较的角度来找寻答案。晚明以来已有不少西方人到过中国,并留下许多记录。通过这些记录,我们将此时期中国旅游文化的发展,放在世界史的角度作观察,更能凸显出中国的地位。

关键词: 近代早期;西方;中国旅游设施;社会文化史

晚明以迄清中叶,也就是西方史学界所谓的近代早期(early modern),中国的旅游文化已有相当高度的发展,旅游的相关设施举凡饮食、住宿、交通工具等方面都朝向商品化发展,甚至出现类似现代旅行团的套装旅游。但是对明清这段时期中国旅游的发展如何作客观的评估呢?尤其是旅游的硬件设施,算是先进还是落后呢?明清旅游设施更新的进展是否有突破性与革命性的发展呢?要回答这个问题必须从中西比较的角度来找寻答案。晚明以来已有不少西方人到过中国,并留下许多记录。通过这些记录可以看到他们对对中国旅游设施的评价,包括关于道路与运河的设施、游船与轿子等交通工具、旅舍与饭店等等。当我们将此时期中国旅游文化的发展,放在世界史的角度作观察,当更能凸显出中国的地位。

一、16至17世纪前叶来华西方人的赞叹

从16世纪中叶至17世纪上半叶,来华的西

方人以葡萄牙人为主,其次是西班牙人;他们的身份最突出的是传教士或神父,其次是商人与冒险家,他们留下了许多关于在中国经历的记录。

16世纪来华并撰有记录者至少有四位:其一是葡萄牙人加里奥特·佩雷拉(Galiote Pereira),生于1510至1520年间,具有军人和商人两种身份。他在1548年陪同商人迪奥戈·佩雷拉(Diogo Pereira)赴暹罗,同年两人一起至中国。适逢朱纨加强海禁,遂被控为海盗,于福建省诏安被逮捕,押至福州,被判流放广西,后来受到在上川岛经商的葡萄牙人金钱援助,得以逃脱。另一位是葡萄牙人加斯帕尔·达·克鲁斯(Fr. Gaspar da Cruz,生卒年不详),属于多明我会。最初于印度、马六甲等地传教,后来转赴中国,于1566年抵达广东,但因传教成效不彰,同年即离开中国。第三位是西班牙人拉达(Martin de Rada, 1533~?),乃圣奥古斯丁会的修士。他于1575至1576年间曾两次出使到福建,1575年出使的报告分两部分,

收稿日期:2006-08-20

作者简介:巫仁恕,男,台北“中研院”近代史研究所研究员,主要从事社会文化史研究。

一部分是《出使福建记》,另一部分是《中国简述》。第四位是葡萄牙人平托(1509~1583),他曾陪沙勿略神父到日本传教,并加入耶稣会,后返国写成《远游记》(*Peregrinacam*)一书,于1580年完稿,但直到1614年初才正式出版。书中讽刺葡萄牙之宗教、政治结构与海外帝国十字军之观念,虽有夸大,但仍不失参考价值。以上著作流传于西方,影响日后西方对中国的印象。例如并未真正到过中国的西班牙作家门多萨(González de Mendoza),在1585年出版的《中华大帝国》(*Historia de las cosas mas notables*)即是搜集前人的记录集结成书。

17世纪前叶来华西方人的著作亦不少,如一位在华生活22年的葡萄牙耶稣会士曾德昭(Alvares Semedo, 1585~1658),最初在1613年至南京传教,1616年因为发生南京教案而遭逮捕并被遣返。1620年重入内地,1649年至广州支持教务,旋至肇庆为永历帝后及宫中人员举行弥撒,1651年在广州为清军所拘,获释后至澳门养病,晚年居广州,葬于澳门。他曾于1637年返欧撰写《大中国志》(*Imperio de la China*)一书,1638年完成手稿,1642年刊行。更重要的作品是耶稣会神父利玛窦(Matteo Ricci, 1552~1610)在中国传教的文献,在其死后由金尼阁(Fr. Nicolas Trigaut, or Trigault, 1577~1628)神父编纂,于1615年出版《利玛窦中国札记》,是了解当时中西交流的重要文献。

上述这些西方人的文献中,留有不少对中国旅游相关设施的评价。

首先是关于道路方面,当时欧洲和葡萄牙的道路条件很差,所以许多来华的葡萄牙人对中国的道路印象深刻,极为称赞。例如佩雷拉在押解至福州的路程中所做的描述如下:

道路上铺着方方正正的石块。有些路段由于缺乏石块,铺着砖块。在去福州的路上,必须经过一段山脉,那儿完全是用镐劈山造路,有些地段的路面铺设得与我们经过的平地路面一样好。看到这些,我们认为世界上没有比中国人更好的建路者了。^{[1](P35~36) [2](P4)}

在其他来华葡萄牙人的游记中,如克鲁斯的书中,也都有类似的评价。^{[1](P95) [2](P74)}

西班牙人拉达对福建道路的评价也相当高:

“我们在礼拜二离开泉州,走了六天,礼拜天抵达福州,约四十里格路程……该地区尽管山石崎岖,大部分道路却很好,路面宽广。”^{[2](P179)}葡萄牙人平托对中国道路设施的评价如下:“城市、乡镇、村落、城堡等所有地方的道路和通道都很宽,用优质石块铺成。路口立有石拱门,造型丰富多姿。拱门上有字匾,用镀金字写着对下令建造者的赞辞。道路的两旁放有造价昂贵的石凳,供行人和穷人歇息。有很多水质很好的喷水池和喷泉。”^{[1](P196~197)}

除此之外,西方人对当时中国游船的华丽精致也很惊叹,如门多萨云:“他们有很多其他种类的船,有些有绘画和涂金的廊子和窗户,而首先是总督和官员为游乐而建造的船。在他的《中华大帝国》第二部第二卷中,记载西班牙圣方济会驻菲律宾群岛代会长、圣约瑟省的神父奥法罗修士,及其他同会教士在1578年的中国之行时,又说:“那些要去吕宋的人则乘一艘大船离开广州,在整个中国有很多这类的船,有很好的顶盖和装饰,房间、走廊和绘画窗户都很多。”^{[3](第一部第三卷, P136; 第二部第二卷, P298)}

又如克鲁斯对官员乘坐的画舫尤其赞叹:

有的是供官员乘坐的船,有高大的厅房,里面的房舱布置很好,镀上金,富丽堂皇。这边和那边有大窗子,帐子用丝织成,挂在窗前的细竿上,他们可从里面看见外面的人,外面却看不见里面。^{[2](P82)}

曾德昭撰写的《大中国志》书中,对杭州西湖的景致与游船都有详细的描写:

首先是西湖,它是世界奇景之一,四周有30里,合9英里,其中筑有优良的宫庭。覆盖着青草、植物和树林的美丽山峰,围绕这些宫庭;潺潺流水,从一头进水,另一头流出。水之清澈令人乐于观赏,湖底细沙纤毫悉睹。湖上有铺石道路,任行人随意玩乐通行;备有小艇,供休歇宴乐之用;船舱或头舱,设有厨房,中间地方作厅室用。上层是妇女的居所,四周有格子窗,避免有人窥见他们。这类船,其色彩和镀金形式,奇特而且多样化,航行设备很完善,不致遭受水淹,但未能有效防止被风打沉。曾发生过许多事故,也常有沉船之事。在全国,有钱之人几乎都为这些游乐而花费巨

资,或者部分,或者全部;有时超过他整个家当的价值。^{[4](P15-16)}

有些西方人的游记中,对中国当时的陆运交通工具有一番特别的评价。如曾德昭在《大中国志》中记:

他们有大量的马,但马缺乏气力,没有价值。从前他们曾使用很多马车,现已过时,我们则继续使用,1546年首先用于意大利和西班牙。他们一直只用轿椅,觉得它既不奢华浪费,且又方便,所以直到今天,他们仍用来旅行,也就是按乘坐者的身份,由四人、六人或八人抬的轿子。城市中用得最多的轿形状与我们不同。妇女乘的轿要大些,更轻便,更美观。抬轿的方式也不一样。^{[4](P5-6)}

从上述的引文可以看到作者比较中国与欧洲使用马车的情形,认为中国弃马车而用轿子,在这方面要比欧洲进步。对于中国特有的交通工具——轿子,西方的观感颇为细致。他们很注意轿子这种交通工具,如克鲁斯注意到明代轿子有官轿、民轿与女轿之分。他说道:

他们也有官员坐的轿子,由人抬着穿过城镇,轿子极华丽,价钱很贵而且悦目。另有一种大轿,高贵美观,四面密封,每面有一扇小窗,上面用象牙或用骨、木制成漂亮的窗格,坐在里头的人可以向街的这边或那边窥视,而不让人看见。这是用来抬城里妇女外出之用。座位和我们的椅子一般高,坐时可把腿伸直。有很多这类华丽的轿子,价钱昂贵;也有些普通的,有好看的尖头。^{[2](P88-89)}

但是传教士或神父并不习惯乘坐中国的轿子。如曾出使福建的拉达,在路途上中国的官员要传教士乘四人抬的轿子,他就提到:“虽则我们教士讨厌给人抬在肩上,陪我们的中国人仍解释说我们不能拒绝,否则兴泉道会大生他们的气,下令严厉处分他们,除非他们彻头彻尾执行他的命令。而且,他们说所有旁观者会认为我们是贱民,如果我们不那样给人抬着走的话,因为那里的所有贵人都坐在轿子里给人抬着走,哪怕仅在城内互访都如此。”^{[2](P176)}当传教士意识到轿子不只是一种交通工具,而且还是身份地位的象征时,虽然

不习惯,也得乘上赶路。

除此之外,西方人的文献还记录了中国人旅行时常用的独轮车。在《利玛窦中国札记》一书中曾提到利玛窦循运河到南方时,因为河道太窄,船只过于拥挤,所以不管往哪个方向都不能行驶得很快。了解到这个情况,利玛窦神父就采取另一种方式继续旅行:

那是这个国家一种常见的旅行方法,既省时间又舒适。他们使用一种建造在独轮上的车,一个人两脚分开跨坐在中间,好像骑在马上那样,另有两人一边坐一个。这种手推车或者说小货车由一个车夫用两个木车把推动。它提供了一种安全而迅速的旅行工具,利玛窦神父就是这样来到苏州的。^{[5](P337-338)}

这个看似不太复杂的交通工具,对耶稣会士而言已是很安全迅速的旅行工具。

与旅行食宿关系最深的是旅馆与饭店,西方人的著作中也有不少记载。中国大城市中的饭馆非常普及,克鲁斯的游记就描写明代广州饭馆的情形:

虽然有专门开设饭馆的街道,城内所有街巷几乎都有饭馆。这些饭馆里有大量烹调的肉食。有很多烧煮的鹅鸡鸭,及大量做好的肉和鱼。……因为打官司一般从十点左右开始,又因城太大而很多人住家很远,或者有人因事从城外进城,所以市民也好,外人也好,都在这些饭馆吃饭。^{[2](P94)}

克鲁斯也记载了旅店的情形,他说:“每一里格和两里格,路旁都有备有床椅的客舍,供旅客休歇。这些客舍有的照管者供应客人酒水,另一些则供应茶。”^{[2](P114)}门多萨的《中华大帝国》形容在中国河上的舟船之多,而且河中还有提供饮食与购物的饭店、商店:“在河上他们有大量的饭店和商店,还可买到城镇其他奢侈品,如各种丝绸、琥珀、麝香及非必需的珍贵东西,供应充分。”^{[3](第一部第三卷,P137)}书中还描写在湖州府城内旅舍与饭店的数量:

在石头筑的那一部分,依纳爵神父数了有30家旅舍,或饭馆,那里不仅买得到鱼、肉,还有大量珍贵的和值钱的商

品,如琥珀、麝香、绸缎和饰金的料子。^{[3] (第一部第三卷, P364)}

旅馆还提供多项服务,包括了雇用的交通工具,如曾德昭《大中国志》记:“在北京和南京两个城市,各类人大量汇集,他们在旅社备有许多马骡,漂亮的设备、笼头和鞍子也一应俱全,让有意者租用,安适而花费少,可以随意往来于城内。”^{[4] (P5~6)}

二、17世纪下半叶西方人的观点

17世纪下半叶,清朝已取代明朝,但欧洲人对中国的兴趣并未因此而减低,耶稣会士也仍在中国传教,甚至在清宫廷的钦天监还占有重要的职位。之前葡萄牙耶稣会士的游记对欧洲影响颇大,即使未曾亲临中国的耶稣会士,也致力于撰写介绍中国的书籍。例如基歇尔(Athanasius Kircher, 1602~1680)系耶稣会的学者型神父,生于德国,逝于罗马,为当时知名的数学家与哲学家。他虽未曾到过中国,却著有《中国图像》(*China Illustrata*)一书,于1667年出版,根据耶稣会史料与传教士口传记载,再加上当时西方相关文献如《马可波罗游记》等写成,是当时西方了解中国的重要文献。书中对中国的道路有一番评论:

如果你们从陡山走下到平地区,你们将会进入到人人称羨的公共道路上(public highways)。这些道路是由石头铺设而成的,所以当走过时会仿如置身城市的道路中。即使是险阻难行的高山,他们也都会开山凿壁建道路。有数量难以置信的工人负责建筑道路。在公共道路上每隔十华里(Chinese stadia)就会看到里程碑或是里程记号。^{[6] (P205)}

很明显上面引文部分抄自前人的著作,只是对中国有“里程碑”的记载是过去的书籍所未提及的。同时,书中也有关于中国的河道与船只的描写:

河岸也装饰得如同皇家道路一样,在河岸的五腕尺内不能种植树或其他装饰,以免牵制桨橹使船速减低。然而,在沿河岸许多地区都置有方型石头。……关于他们华丽的乘船几乎是无可计数,且在帝国的任何地区都可以见到。当你们看到我们神父所描写如此庞大数量的船只,也会像我一样怀疑在船上度

日的人,是否比在城市以及王国的人更多。^{[6] (P205~206)}

另一位葡萄牙人安文思(Gabriel de Magalhães, 1609~1677),在17岁时进入耶稣会,1640年随一位传教官员进入中国,到达杭州,之后又往四川助利类思(Luigi Buglio, 1606~1682)神父传教。明季张献忠入四川据成都,两人随群众逃往山中。张献忠曾命人求之,并命他们制造天文仪器,但张喜怒无常,因两人欲离去而将之拘捕就刑。不久清兵至,两神父为清军俘虏送往京师,受顺治优待,在清廷服务,最终逝世于北京。安文思撰有《中国新史》(*Nouvelle relation de la China*)一书,书中有专章详述中国的船只:

最后还有一种叫做兰舟,与别的船相比则很轻很小,它的长度和宽度差不多一样。这类船供文人及其他富人和有地位的人往返于京城时使用。它上面有一间漂亮的舱房,床、桌、椅都有,你可以在那里睡、吃、学习并接待来访者,其方便一如你在家中。船头属于水手、船夫,船主及他的妻儿住在船尾,还为租船的人做饭。这最后一类船,有几种不同的形状,私人的船只之多几乎难以计算。……世界上肯定没有一个国家像中国那样辽阔和如此便利。

从他的描述中,所谓的“兰舟”,应该也就是当时通称“画舫”之类的游船。再从他在引文末尾的一段评述,可知作者对中国旅行时搭乘舟船的便利性有相当高的评价。

1685年开始有法国籍的耶稣会士来华,相对于当时的葡西等国,法国国力居领先地位。法籍的耶稣会士传教策略,已从晚明的士大夫转移到皇室,传教的重心也从江南与东南转变为以京师禁宫为中心。李明(Louis Le Comte, 1655~1728)是早期来华的法国会士,1696年他在巴黎出版的《中国近事报道(1687~1692)》(*Nouveaux mémoires sur l'état présent de la Chine, 1687~1692*)一书,内容是他来华期间写给国内要人的通信汇编。在这本书中有多处谈及中国人的旅游文化。如他除介绍中国人日常衣着外,还有一类衣着值得了解,就是防雨的雨衣:“雨衣是用厚塔夫绸做成,上面涂了稠稠的油,这种油起蜡的作

用,干燥以后,使布料变成绿色,透明,并且极其清洁:他们用这种制好的塔夫绸做成帽子、上衣和外罩,可以抵挡一阵雨水,但时间长了也会透水,除非衣服选得好并制作精心。至于为什么中国特别重视防水的雨衣呢?他说:“因为中国人极好旅行,所以不遗余力地使旅行变得舒适方便。”^{[7](P141)}由此可知这个西方人已经注意到中国人喜欢旅游,而且还特别注重功能齐全的“游具”。此外,他又描述了中国官员旅行用的船只,并与欧洲作对比,突出中国在这方面的优越性:

中国官吏的奢侈豪华特别突出表现在乘船旅行中。他们乘坐的船只出奇大,可与军舰的大小相媲美。清洁、雕梁画栋,船舱装饰得金碧辉煌,随从官员和水手的数目众多,他们高贵身份的各种标志光芒四射,还有官品的徽饰、旗帜及彩旗,这一切使得他们和从来在旅行时比平常更不在意、更不整齐的欧洲人形成天壤之别。^{[7](P154)}

李明对中国官员所坐的画舫印象深刻,评价亦高,所以他特别强调中国人在这方面胜过欧洲。

三、18世纪来华西方人的评述

可是到 18 世纪以后,从那些法籍传教士写给他们欧洲友人的信件中,可以发现对中国的评价已经开始逐渐出现变化,他们的信中不再像过去描述中国时充斥清一色的赞美之词。特别是自雍正朝起,耶稣会士的书件、文献中对中国的批评渐趋刻薄,由以往的期待转为失望,在欧洲言论中产生一定负面的影响。他们常将中国的城市与法国的巴黎作比较,如 1699 年在广州的马若瑟神父寄回法国的信件中描述道:

广州比巴黎大,人口至少一样多。街道狭窄,铺着大块平整坚硬的石板,但此类街道并非到处都有。有了本地廉价出租的轿子,人们无须乘坐四轮华丽马车,何况此地几乎无法使用这种交通工具。房屋很低矮,几乎都开了店铺;最繁华的街区颇像圣-日耳曼集市的街道,几乎到处都有如这个集市最繁忙时一样多的人群。……我以为上述种种足可构成一番新的城市景观,它与巴黎迥然不

同。……从乡下进城或从老城到新城要过多道城门。……因此,夜幕降临时,每人都必须回到自己居住的街区。这种制度可防止许多不测,使得许多大城市在夜里也可以平安无事,好像城里只住了一户人家。^{[8](上卷, P139)}

这里把广州和巴黎作对比,除了城内治安上的优点之外,并没有强调广州比巴黎拥有更优越的硬件建设与旅游设施,而同时却呈现出当时中国城市的缺点,如铺石板的道路并不如想像中的普及、因南方地形的限制以致马车不适用、房屋低矮而拥挤、入城通道并不方便等等。

他们也不再认为中国的造船技术有何高明之处。如 1703 年江西抚州府耶稣会传教士沙守信神父寄回耶稣会的信中,提到中国的造船技术逊于西方,甚至将中国人描写成食古不化、不思变通:

他们的船建造得很差,他们欣赏我们的造船法。但当我们鼓励他们仿造时,他们对我们提出如此建议表示惊奇。他们回答我们道:“中国船就得这样造啊。我们对他们说:“但这种方法一钱也不值。他们说:“不管怎样,只要它是中国的东西就行,哪怕是对它进行小小的变动都可能是一种罪过。”^{[8](中卷, P242)}

至于对中国旅行的方便性与舒适性,也不再有太高的评价。如 1743 年在北京的耶稣会士给中国宫廷画师王致诚修士的信,传达出对中国旅程设备的不适:

半数旅程都是乘船完成的,大家在船上食宿。最奇特的则是,那些老实的人都既不敢下船登陆,也不敢靠近船窗观光。剩下的旅程是在一种笼子中完成的,美其名曰“轿子”。我们整个白天都被关闭于其中,轿子于晚上进入客栈。这该又是什么旅馆啊!^{[8](中卷, P288)}

到 18 世纪末欧洲人来华的不仅是传教士,商人逐渐取代传教士在中国的领先地位,而且新兴的海洋强权荷兰、法、英,也取代了过去葡萄牙在亚洲的垄断地位。18 世纪的欧洲商人与外交使臣,不再像耶稣会士那样羡慕中国文化,而对中国没有幻想,冷静地分析中国的强弱。^{[9](P1~18)} 1792 年英国派出以马夏尔尼 (George Macartney, 1737

~1806)为首的使节团访问中国,在英国使节团中有不少人记录或出版了相关的日志或报告,除了正使马戛尔尼以外,还有副使斯当东(George Leonard Staunton, 1737~1801)及其子多玛斯·斯当东(George Thomas Staunton, 1781~1859)、总管贡物吧龙(John Barrow, 1764~1848)、侍从安德逊(Aeneas Anderson)、管船官莫更多斯(William Mackintosh)和葛尔(Erasmus Gower, 1742~1814)、医生吧郎(Hugh Gillan, ?~1798)、代笔文带(Edward Winder)、听事官额勒桑德(William Alexander, 1767~1816)和伊登勒(Johann Christian Hütner, 1766~1847)等等。^{[10](P265~297)}

这批使节团来华后,在旅行的过程中,非常注意跟旅游有关的情报,也对中国许多旅游景点留下深刻的印象。如马戛尔尼到了杭州游西湖时描写道:“景色绝佳,有一运河及小河数条贯注之。湖之一面,有平稳之小山脉障之。自麓至巅,遍植松柏杂树之属,远望一缘如锦。尤有一塔,亦在湖边,高凡四层,塔顶一层尚不在内,全塔作八角形。这个塔就是所谓的“雷峰塔”。^{[11](P180)}在他们所写的记录中有不少涉及比较中西旅游设施的评价。从18世纪欧洲旅游文化最先进的英国来到中国后所作的评论,正好可以作为评估当时中国旅游文化发展的参考坐标。

使团中诸人都对中国当时官员旅游用的游船印象深刻,而留下许多记载。从英使团由白河往北京,到后来离开京城由大运河到杭州,以及滞留杭州时,都有许多称赞中国游船的记载。随团来华的秘书多玛斯·斯当东在返国后所写的记录,细致而深入地介绍沿途的所见所闻与感受。在这本纪实中有许多旅游相关的记载,最令人印象深刻的是他对于中国游船画舫赞誉有加:

这种游艇同英国和荷兰运河上的游艇差不多。不过它是为比较远程航行设计的,因此比英荷游艇更大,装备得更齐全,装饰得更好。特使占有的房间包括寝室、套间、会客室、厕所,差不多整个游艇专供他一个人使用。……船尾有一小房间供水手居住,屋角摆着一个供奉偶像的祭坛……另有随行小船,专门装载饮食物品及厨师,准备特使用餐。这样,船只就可以在顺风顺水的时候一直往前

航,不必为吃饭而上岸耽误时间了。安德逊对中国船只的船舱设计很有好感:“在这种船上,船面的这层有一排很精致舒适的舱房,收拾得很清洁,还用绘画加以装饰。内中有三间卧室一间餐室还有厨房和两间仆役住的房间。它的地板是活动的,可以提起。船四周都有活动舱板,每一块板有一个铜环。舱板底下是空的,可以装木料;大量货物可以储藏在内,几乎不能令人相信。船舱的上层又是一排有十四、五间小房间。这是船上工作人员住的。另外一间是船长或船的主人用的。”^{[12](第四章, P66)}马戛尔尼到杭州附近旅游,到钱塘江时映入他眼帘的是江中的大型游船,与欧洲的船只非常类似:

(钱塘江)江中已有大船多艘,停泊以待。此种船只,用棉布制篷,船前船后,作尖形,颇与欧洲船只相似,底虽平阔,而吃水不深,平均载重二吨有半,吃水不过十英寸。^{[11](P181)}

不过,这并不代表英国人对中国造船或航行的技术有很高的评价,就像安德逊所言:

我并没有资格来断定:是由于中国对内政策,或是由于一种偏见,老是固执着旧有习惯不肯放弃,或者由于对机械学的无知,而使得航海技术方面的科学一无进展;这些船只在今日所见的与一百年前的显然是同样的。^{[12](第四章, P67)}

显然,他认为清代所造的船和明代相差不多,显示中国航海技术是落后的、没有进步的。

对中国道路的印象,英国使节团员的记载已不像过去那么笼统,而是专注在城市的道路。安德逊对北京及其附近道路修筑的印象深刻:

我们所经过的这条道路不仅宽阔而且端整,这足以证明中国政府为了便利首都与国内重要部分的交通,而动用的这些劳动力。路的中间部分铺上宽阔的平板石,约二十尺宽。两侧留着足够的地位,可使六辆车并行无阻;这部分是用石子铺的,而且有成队的工人经常不断地修路,这些工人为了任务驻扎在路旁不同的地段。^{[12](第八章, P91~92)}

他到了江西南雄府城时也说:“这些街道和我们在中国所见的几乎所有的城市一样,甚为狭窄,但

路面铺砌得很好,打扫得洁净便于行走。^{[12](第二十二章,P201)}虽然如此,但是在他的眼中,似乎这样的道路设施并没有什么值得骄傲的。

英国人对中国陆路的交通工具评价很低。吧龙曾经提及在中国坐在有篷盖马车的难过状况:“吾侪登车时,人人咸欲争乘装有篷盖之车。此种车辆,虽为中国各种车辆中之最佳者,然以车中不具座位,乘者均曲膝踞坐车底,其仄塞之状,殆非惯乘吾英车辆者所能想见。故有多人初以乘得此种车辆为可喜,一至中途反懊恼万状,以为转不如乘坐无篷车之为宽畅也。”^{[11](P46)}他们对中国人旅游乘坐的轿子,并没有太多的评论,反而特别描述他们从英国带来的马车令中国官员惊艳。马夏尔尼记:

渠等向来所用代步之物,仅有马、轿、驴车三种,从未见过英国式之车辆。今见吾车轻快异常,轮际装有弹簧,乘者不觉颠簸;两旁玻璃之窗,复可上下移动,又有窗帷以障之。渠等乃交口称誉,叹为绝无仅有。^{[11](P75-76)}

斯当东也说:“特使有时约几位同行的中国官员进到车来同坐一起。中国官员最初怕车身太高,容易倾覆,特使告诉他们绝对安全。他们坐在车上,看到各种灵巧设计,尝试到舒服的弹簧座位,可以随意开关的玻璃和百叶窗,车子走得又稳又快,他们乐不可支。”^{[13](P259)}安德逊比较中英在城市内出租车子等交通工具的方便性,也认为中国不如英国:“街道上并无停着接客的车辆,不像在伦敦沿路有可出租的马车。高级人员都备有轿子,较低级人士则乘一种单马或单骡所牵引的两轮篷车。”^{[12](第八章,P98)}

关于旅游住宿方面,斯当东肯定了中国旅馆的普及性:“中国公路旁边,客店非常之多”^{[13](P414)},但是论起设备却认为远不及英国的乡村旅店,他对北京附近旅店的印象是:“一行人等路过一个村庄,停下来小憩进早餐,他们停在一个小客店里,同英国的现代化的村庄小店不能比拟。客店不算华丽,没有装饰,但收拾得还很干净,也相当凉爽。”^{[13](P268)}

四、小结

明清时期中国旅游的硬件设备发展的程度,

我们可以用当时来华西方人的记录作评估。在18世纪以前,来华的欧洲人无论是西班牙、葡萄牙或是较晚来华的法国人等,都表现出对中国当时道路工程的进步、游船的华丽舒适、轿子的方便、饭馆旅舍的普及以及中国对旅游工具的重视等优点的赞赏,有时还会透露当时欧洲不及远甚,同时也对中国旅游风气之盛欣羨不已。可是到了18世纪以后,来华的西方人观察中国旅游设施并与其本国或欧洲作比较时,过去中国的优势逐渐不再。尤其当我们可以看到英国人从比较的角度出发,来评价中国旅游相关设施后,可以肯定的是中国当时在旅游的交通工具体方面,水运设备的游船画舫虽就舒适度而言仍具有些许的优势,但是造船与航行技术已落后于西方;至于在陆上的交通工具,无论是马车或是轿子则是明显落后于西方;虽然中国的旅馆仍是相当普及,但是设备已不如英国农村的小旅店。

为何中西方在此时期内会发生如此大的变化呢?如果拿西欧的英国来作比较的话,会发现在16、17世纪,英国的旅游活动还只局限于少数贵族与士绅阶级,旅游的设备还很落后;而晚明的中国已呈现相当进步的大众旅游,亦即士庶阶层都热衷旅游活动,而且旅游设施已逐渐走向商品化。但到18世纪后期,英国在旅游方面出现飞跃性的发展,许多旅游相关的设施出现新的突破,如旅游指南与地图大量出版,里程碑与路标逐渐在各路间树立起来,道路也因为采收费制而使路况维护良好;马车在技术上的改革不但使速度加快,而且避震的车轮装置使得乘坐者更觉舒适;客运马车非常普及,甚至还订出发车与到达的时刻表;至于英国的旅店更是欧洲人欣羨的地方,不但设备齐全,还提供许多服务。相对地,中国的旅游文化到了18世纪虽然也有发展,但是速度并不如英国。当欧洲旅游文化最先进的英国人在18世纪来到中国后,比起17世纪末法国传教士的印象,所作的评论更加深刻,在作为中西旅游文化的比较上更具代表性,也说明了中国在这方面的发并没有革命性的突破,以致逐渐落后于英国。

注释:

参见拙作:《晚明的旅游活动与消费文化——以江南为讨论中

心》,《“中研院 近代史研究所集刊”,期 41(2003. 9),页 89 ~ 97;《清代士大夫的旅游活动与论述——以江南为讨论中心》,《“中研院 近代史研究所集刊”,期 50(2005. 12),页 248 ~ 262。

书中作者提及的参考书籍有金尼阁、曾大昭、卫匡国(Marino)等人所撰之书籍。

斯当东著、叶笃义译:《英使谒见乾隆纪实》,香港:三联书店,1994年版,页 222 ~ 223。又说:“在符合旅客舒适的条件下,游艇的构造尽量使其轻便。旅客住在甲板上的房舱,它的上面再没有住人的房间,它的下面也没有很大地方装行李。”(页 364)这段关于画舫的记载是英使团由白河往北京时所记的,他们后来离开京城由大运河到杭州以及滞留杭州时,也有称赞中国游船的记载,见页 364、398。

有关英国 18 世纪旅游发展的研究,最著名者莫过于 Ian Ousby, *The Englishman's England: Taste, Travel & the Rise of Tourism* (Cambridge: Cambridge University Press, 1990); 另外参考 John Brewer, *The Pleasures of the Imagination: English Culture in the Eighteenth Century* (New York: Farrar Straus Giroux, 1997), pp. 631 ~ 641; Hartmut Berghoff, Barbara Korte, Ralf Schneider and Christopher Harvie, eds., *The Making of Modern Tourism: The Cultural History of the British Experience, 1600 ~ 2000* (Basingstoke: Palgrave, 2001)。

参考文献:

- [1] 费尔南·门德斯·平托,等. 葡萄牙人在华见闻录——十六世纪手稿 [M]. 王锁英译. 澳门: 澳门文化司署等, 1998.
- [2] 十六世纪中国南部行纪 [Z]. 北京: 中华书局, 1990.
- [3] 门多萨. 中华大帝国 [M]. 何高济译. 北京: 中华书局, 1998.
- [4] 曾德昭. 大中国志 [M]. 上海: 上海古籍出版社, 1998.
- [5] 利玛窦, 金尼阁. 利玛窦中国札记 [M]. 何高济, 等译. 北京: 中华书局, 1983.
- [6] Athanasius Kircher *China Illustrate* [M]. trans by Charles D. Van Tuyl Muskogee, Oklahoma: Indian University Press, translated from the 1677 original Latin edition, 1987.
- [7] 李明. 中国近事报道 (1687 ~ 1692) [M]. 郑州: 大象出版社, 2004.
- [8] 杜赫德. 耶稣会中国书简集: 中国回忆录 [Z]. 耿升, 等译. 郑州: 大象出版社, 2005.
- [9] 夏伯嘉. 从天儒合一到东西分歧——欧洲中国观的演变 [J]. 新史学, 2001, (3).
- [10] 黄一农. 龙与狮对望的世界: 以马戛尔尼使团访华后的出版物为例 [J]. 台北故宫学术季刊, 2003, (2).
- [11] 马戛尔尼. 乾隆英使觐见记 [M]. 刘复译. 台北: 台湾学生书局影印本, 1973.
- [12] 爱尼斯·安德逊. 英使访华录 [M]. 费振东译. 北京: 商务印书馆, 1963.
- [13] 斯当东. 英使谒见乾隆纪实 [M]. 叶笃义译. 香港: 三联书店, 1994.

Westerners' Evaluation of Tourists' Facilities in China in Early Modern Times

WU Renshu

(Research Institute of Modern History, Research Academy of Chinese Taipei)

Abstract: From late Ming Dynasty to the middle period of Qing Dynasty, which is called the early modern period by Western historians, Chinese tourism culture had developed and flourished to a considerable degree, as can be proved by the fact that tourist facilities such as accommodation, transport means, etc. as well as food and drink for tourists had all improved as commodities, and by the fact that there had even appeared groups of tourists who were dressed in suits, very much like modern touring parties. But how should we objectively assess and evaluate the development of Chinese tourism between late Ming Dynasty and the middle period of Qing Dynasty? Especially, with regard to tourists' facilities as hardware, should they be regarded as advanced or backward? Did the process of renewed tourists' facilities witness thorough changes and revolutionary developments? In order to reply to these questions, it is necessary to seek their answers from the perspective of comparisons of Chinese tourists' facilities with those in the West. Since the late Ming Dynasty, there had been an influx of Westerners into China, who had left many records. From these records we can see their appraisal and evaluation of Chinese facilities for tourists, including their assessment of installations along roads and canals, of such transport means as pleasure-boats, sedan chairs, etc. and of hotels, restaurants, etc. The writer believes that China's position can be made to stand out more attractively when the development of Chinese tourism culture during that period is observed from the angle of the history of the world.

Key words: early modern times, in the West, tourists' facilities in China, history of social culture

(责任编辑:申 浩)