

新式交通与民国浙江旅游研究

杨玄博

(厦门大学 历史系, 福建 厦门 361005)

【摘要】现代旅游与新式交通是相伴而生的。民国以降, 快速发展的新式交通拉近了人、地、时之间的距离, 扩大了沿线民众出行的半径, 使得“远游”成为可能。作为新式交通枢纽建设相对完善、风景秀美的浙江省, 以其二为载体应运而生的旅游, 得到了一定的发展。

【关键词】民国; 新式交通; 浙江; 旅游

【中图分类号】F592.7

【文献标识码】A

【文章编号】1673-2596 (2011) 11-0212-04

江南一带自古以来就属物产丰富、人烟稠密之地, 一直都是文人墨客一生必至的游览胜地。1930 年代初, 浙江省提出了《发展浙江省旅游事业计划》: “杭州擅湖山之胜, 风景清幽, 游人如织, 比年以来, 因轮轨衔接, 交通益便, 每岁旅客约四十万人, 输入之现金约四百余万元。 此项收入直接利济民生, 间接调剂金融, 收益良非浅鲜……现时公路若更就沿线风景区域, 添筑支线, 联贯一气, 或于固有交通设备, 加以统一整理, 将使游人称便, 毫无跋涉之劳, 随地可乐, 都成佳趣, 而公私收入可以立增”。^①更重要的是, 以杭州为中心并向周边辐射的新式交通网络, 沿线所经的区域大都属名胜古迹繁多、风光旖旎动人的江南之地, 白居易曾著《忆江南》^②三首, 把江南的大好风光, 特别是其春光美景镌刻在了许多人心。

一、杭州旅游

在 1930 年代初, 杭州已经成为东南地区最繁华的旅游城市之一, 究其原因, 主要有三点: 第一、自清末至抗战前, 杭州相继建成了沪杭甬铁路和浙赣铁路, 陆续修建了至上海、南京、宁波、金华、安徽等地的公路, 兴办了多家经营钱塘江、大运河的轮船公司, 新式交通的发展, 促进了杭州旅游业的发展; 第二、自北伐战争至抗战前, 江浙一带社会比较稳定, 经济亦有所发展。经贸活动的开展, 增进了人员往来, 促进了杭州旅游业的发展; 第三、民国杭州旅游业的发展, 与杭州市政府的合理规划、各路局对杭州旅游业的重视密不可分。

作为江南美景著名代表之一的杭州西湖, 是古今中外文人墨客的必至之处。明文学家张岱在《西湖梦寻》一书的“自序”中说道: “余生不辰, 阔别西湖二十八载, 然西湖无日不入吾梦中, 而梦中之西湖, 未尝一日别余也”。^③

杭州的春日秀景, 唯西湖春色莫属。据记载在民国时期, 在农历三月左右, 是一年中西湖游人最盛的时光, 桃柳盛开、暖风微醺的感觉使得所有游客都会沉醉在这一美景当中。^④特别是在湖上泛舟游玩, 乃是酣畅淋漓之事。时人有云: “驾舟泛湖……舟迹所经, 尽是好景”。^⑤自民国时期以来, 不少文人雅士均在春日西湖留下过脚印。徐志摩在日记中写道: “次日(1927 年 3 月 17 日) 早车去杭, 寓清华湖。午后到即与瑞午步游孤山。偶步山后, 发见一水潭浮红涨绿, 俨然织锦, 阳光自林隙来, 附丽其上, 益增娟媚。与曼去三潭印月, 走九曲桥, 吃藕粉”。^⑥时任私立复旦大学教授的赵君豪先生更是说: “在上海的人们, 提起春天, 便会联想到旅游, 更会联想到杭州。杭州好像是上海人们旅行的唯一目的地。上杭州去, 一年一度, 杭州是百去不厌的”。^⑦

杭州的冬日秀景，唯孤山、灵峰莫属。孤山位于西湖之西北角，“嵌介湖中，碧波环绕，胜绝诸山”。^⑧孤山虽为西湖中最大的岛屿，但实际上整个岛是与陆地连在一起的，正所谓“孤山不孤”便是这个道理。“孤山梅花，在前清时，为路人攀折殆尽，民国时，由工程局补种新树百余株，今已恢复旧观”。^⑨灵峰位于西湖之西的青芝坞（现位于杭州植物园内），灵峰梅花的历史可追溯到清嘉庆间，当时的浙江都卫莲溪重修灵峰寺，并在寺内种植了上百株梅花。宣统元年周梦坡又植梅三百株，使灵峰景色更加别致，令人神往，于是得名“灵峰探梅”。民国时期，国人对于梅花的感情相当深厚，1929年南京民国政府曾倡议梅花为国花，虽未付表决，但此后民国政府习惯上把梅花视作国花，如国军将领的肩章、帽徽上都饰有梅花。民国时期有不少文人墨客都来过孤山和灵峰，朱自清游览孤山时说“梅花并没有开，但那珍珠似的繁星似的骨都儿，已经够可爱了”。^⑩马一浮先生爱梅由来已久，直至去世前几年，他仍拖着老病之躯，暂扶衰步孤山访梅。^⑪梅花之美，即便是对于寻常人来说，也有摄魂之力。“梅花的枝干，如舞女的姿态一般疏落，色泽如处女的面颊一般红润。当我立在梅花下凝视，清香徐徐的推送过来，真几乎迷醉得我不忍离开”。^⑫

由于天然有此绝妙美景，京沪沪杭甬铁路路局便以此为契机，每年都组织春季旅游和探梅旅游两项服务，在每年的3月至5月底，大规模地组织春季旅游服务，在12月至次年3月，大规模地组织探梅旅游服务。首先，适时地进行一些广告宣传。路局在这一时节会印制宣传小册子，派干练员司招揽引导，鼓励人们游览的兴趣。^⑬这样一来，或多或少必然都会增加游览旅客的数量。其次，增加对旅客的服务。在广告效应之后，路局必然要做出一些实际性的行动来方便游览江南的旅客，于是相应地就有8项服务措施出台：第一、接送行李；第二、代雇车轿；第三、代订旅舍；第四、供应餐点；第五、辅助导游；第六、代办设计；第七、揭示（安放）名胜指导牌；第八、开驶春游、探梅专车。^⑭这些服务解决了旅客在游览前的准备工作，也解决了旅客在游览中的劳烦问题，为节省他们的时间和旅游开支，提供了极大的方便，使得旅客尽可能多地享受游玩之乐。

二、北线旅游

沪杭铁路承揽了杭州为起点，向北延伸经海宁、嘉兴等地至上海的北线旅游的大部分业务。北线的特点在于潮涌、山秀。

海宁潮向有“天下第一潮”的美誉，每年农历八月十八时潮头最盛，观潮的风气自南宋开始盛行，历史可谓悠久。自民国以来，海宁观潮更是吸引了相当多的游客，每当观潮节三日（农历八月十七、十八、十九），都会出现“摩肩击毂，舟车拥挤不堪”的情形。^⑮由于观潮旅客数量极大，京沪沪杭甬铁路路局就推出了一些便利游览的措施。首先，开设旅游专车，提高速度。由上海赴海宁观潮，乘坐专车可达长安，再乘坐汽车前往目的地，全程只需要四个小时。^⑯这样就可以使出行旅客节省不少路程时间，从而利用更多的时间游览观光；其次，降低票价，减少旅客的出行成本。以下是1936年从上海至海宁的来回车票价格：

表1 上海至海宁的观潮来回车票价 单位：元

	头等	二等	三等	附注：上述票价，包括
上北海宁间	9.75	6.95	4.90	火车汽车来回票，及观
上南海宁间	9.35	6.75	4.75	潮台券(1.2元)

资料来源：张烈鉴.京沪沪杭甬铁路之游览业务[J].铁道月刊,1937,2(12):65

从表1中我们不难看出，乘坐特别快车头等座、一等座和二等座的话，每百公里出行分别需要4.26元、2.76元和1.51元，稍微加以换算以后，就发现沪杭铁路对于观潮来回车票的降价幅度还是比较大的。利用降低票价来促进观潮旅游收入，可谓是当时铁路路局一项良好的举措。

超山亦为江南三大赏梅胜地之一，梅花以“古、广、奇”三绝而闻名。吴昌硕先生对超山梅花的曼妙景致亦赞叹不已，曾赋有“十年不到香雪海，梅花忆我我忆梅。何时买棹冒雪去，便向花前倾一杯”^⑰的经典诗词。京沪沪杭甬铁路路局也以超山

赏梅为契机，于每年的冬末春初之时举办探梅旅行。其主要工作就在于用种种方法（探梅手册、图画招贴、报纸新闻等），尽量向旅客介绍宣传，以便前往鉴赏。由于宣传的功效，^⑨时人曾有撰文：“这次旅行的程序，完全依照本局车务处编印的探梅手册所设计，上午八点三十五分，乘十一次车由上海赴临平，下午一时许到超山”。^⑩而由超山回程亦属方便，“由超山站雇得一汽车至临平，乘晚间九时零二分（的火车）返杭”。^⑪看来在当时社会，利用火车去往超山旅行，无论由杭州始发还是由上海始发，都可以做到一日往返，堪称便利。而参照京沪沪杭甬铁路局制定的计划进行游览，可谓省时省力。

莫干山在浙江省武康县西北二十五里，山势高峻巍峨，风景奇丽。更重要的是，即使在盛夏，气温也只有华氏八十六七度而已，向来为我国著名的避暑胜地之一。^⑫因此每到夏季，去莫干山避暑的中外人士可谓络绎不绝。去往莫干山的交通比较方便，如果从上海出发，乘坐火车到杭州再转汽车至莫干山，半天足够了；如果从杭州出发去莫干山，坐汽车的话一般只须两个钟头。^⑬在当时，去往莫干山的游客大都需要避暑久住，对于住宿的要求相对较高。京沪沪杭甬铁路局对于莫干山旅游的开发经营较早，在山上规模最大、设施最完备的就属沪杭甬铁路旅馆了。据《莫干山志》记载：“铁路饭店，馆建山麓，中隔瀑布路，路之下一大宅，路之上有数宅，随山势高下而建筑焉。四面丛竹，下有泉声，再下有亭可憩……风景无处不佳”。^⑭沪杭甬铁路旅馆占地 70 余亩，计卧室 40 间，每屋均有走廊连接；内部设施也相当美观，会议室、休息室、餐厅、网球场、游泳池、理发厅等现代化设施一应俱全^⑮，满足了社会上层人士的需要。

三、西线旅游

承揽西线旅游业的主要有杭徽公路与杭江铁路（浙赣铁路）两种交通部门。杭徽公路承揽了杭州为起点，向西延伸经富阳、临安等地至歙县、黄山（统称徽州）的西线旅游的大部分业务；浙赣铁路承揽了以杭州为起点，向西南延伸经绍兴、金华等地至玉山、南昌的西线旅游的大部分业务。西线的特色在于山、水相衬，傅东华曾对于杭江铁路沿线的山水景色感叹道：

事实上，你前面是没有路的，最多也不过几码的路，就又被山挡住，然而你的火车仍可开过去，路自然出来了。你说山在左手，也许它实在在你的背后；你说水在右手，也许它实在在你的面前。因为一切几何学的图形都被打破了。你这一瞬间是在这样畸形的一个圈子里，过了一瞬间就换了一个圈子，仍旧是畸形的，却已完全不同了。这样，你的火车不知直线呢或是曲线地走了数十分钟，你的意识里面始终不会抓住那些山、水、溪滩的部位，就只觉红，红，红，无间断的红，不断形成的红，使得你离迷惘，连自己立脚的地点也要发生疑惑。^⑯

郁达夫曾于 1935 年陪同英国军官晏子少校（Major Edward Ainger）开车去到富阳游玩，记载道：“由富阳站里，沿了新开的那条环城马路，把车开到了鹞山脚下，一步登天，爬上春江（富春江）第一楼头眺望的时候，他（晏子少校）才吃了一惊，说这山水真象是摩西的魔术”。^⑰

天目山位于临安县西北 50 里，“梁昭明太子萧统，分经于此山，目瞽，洗于泉，明一目，后历西山，又以泉洗之，目悉开，故山名天目，东目属临安，西目属于潜，昭明太子修禅于东天目，上有昭明禅寺，名山胜迹，遐迹驰声，今省道既成，汽车迅疾，游山览胜，夙愿易偿”。^⑱

徽州东邻浙江，西邻江西，历史悠久，人杰地灵。境内层峦叠嶂，河溪纵横；黄山、白岳簇立云间，峥嵘挺拔，锦绣连绵；新安江奔流于山谷盆地之间，波光潋滟，晶莹如玉；太平湖静卧于黄山北麓，宛若明镜，澄净如练^⑲，美丽的景色令多少人魂牵梦萦。近代著名教育家、歙县人陶行知先生曾自豪地说：“世界上只有瑞士可以与我的家乡相比”。如此之美景，确实适宜于开展乡村旅游。

为便利旅游起见，1934 年，杭徽路的于潜天目山支线、玲珑山支线先后通车。这些支线都建筑至风景点的山脚，游客须步行或乘轿上山，诸多美景为公路旅行增色不少。为了宣传旅游，1934 年 4 至 5 月，浙江省政府先后邀请著名作家和记者游览观光。名作家郁达夫是被邀请的作家之一，他写过一些浙江公路沿线的游记，其中在《徽州游记》中描述了沿线所见之淳

朴民风：“小儿们指点汽车，张大了嘴，举起了手，似在大喊大叫。村犬之肥硕者，有时还要和汽车赛一段跑，送我们一程”。^⑨

现将杭徽公路杭昌段附近名胜古迹列表如下。

表 2 杭昌段名胜古迹表			
路名	名胜或古迹	距离车站里程	备考
杭余路	南湖	余杭站南里许	
	萧王台、五朝山	距闲林站 5 里	
	安乐山、永兴湖、风木庵、石人坞、荆山、方山、小河山、白龙潭	在留下站东	
	半凤居、得仙桥、河渚、金鱼井、马腾庙、秦亭山、法华山、花坞	在东狱站附近	
	霍山、黄龙洞	在松木站附近	
	沈孝子墓、沙村、稽留山、石电庵	跳头站附近	
	天柱山、白泥山	跳头站西 5 里	
余临路	大涤山洞霄宫、大涤洞	汪家埠站南 4 里	
	鹤山	鹤山站	
	钱武肃王庙墓、功臣山、石境山	临安站附近	
	玲珑山、东山	距玲珑站 3 里	
	五星山	距下坞站西南 3 里	
临昌段	玉皇坪	距藻溪站 10 里	
	东天目山、西天目山、太子庙、洗钵池、倒现莲花峰	距临安站 30 里	东天目山以瀑布著；西天目
		距藻溪站 25 里	山以林木胜

资料来源：佚名.发展浙江省旅游事业计划[J].浙江省公路管理局汇刊,1933,3:“计划”6-7

1935 年 10 月 1 日起余临公司先后与杭余公司、浙江省省公路局、歙昱公司进行联运^⑩，业务逐渐扩大，连接浙皖两省，风景名胜古迹众多，每逢春游、香市季节，乘客众多，客运业务尚佳。随着旅游的发展，杭徽线开始出现小包车，从杭州到这些风景名胜旅游区更加快捷便利。

表 3 租用小包车由杭州市区至西线各风景区游览收费表				
风景地点	单程车价(元)	来回车价(元)	免费停留时间	附 注
玲珑山	14	20	6 小时当天来回	1.超过停留时间,每 1 小时收费 1 元;超过 1 天者,第 1 天收费 10 元,第 2 天起 7 元。 2.其他风景区,价目临时核定。
天目山	21	32	1 天	
黄山	56	90	3 天	

资料来源：浙江省公路交通史编委会运输篇编写组.浙江省公路交通史运输篇(资料长编?上册)[M],出版地不详,1983:21,浙江图书馆藏

发展杭徽线旅游事业的初衷是增加交通收入，实现以路养路，但在民族灾难深重，内战频繁的当时，旅游事业也只能供给少数的国外游客和国内达官贵人、名士富豪所享受，普通民众，无缘涉足，所以当时的该线旅游事业也很冷清，并未达到预期效果。但由于采取种种发展旅游的措施，一度引起了国人对名胜古迹胜地的重视和修缮保护。同时，杭徽公路开通客观上将徽州与杭州原来交通不畅的两地联成一线，开辟徽州-杭州旅游线路，实现了与七省公路网的对接，这样杭徽公路就使徽州与其它一些重要的旅游热点城市相连，如“远东巴黎”之称的上海，六朝古都的南京。徽州、杭州、上海、南京等众多著名旅游

地构成内部等级不同，规模各异，分工协作，纵横交错的跨省大区域的旅游地域系统。

四、结语

新式交通对于区域经济的影响是显性的，我们可以通过相当直接的数据统计，以了解其对于经济之影响。而其对于沿线社会的影响则是隐性的，一来鲜有直接的数据论证；二来涉及面又相当庞大，难以穷尽社会影响的诸方面，唯有一些模糊的语句，倒是给我们提供了一些线索：“国家经营之铁路，以繁荣其沿线为目的”^⑨、“路网观成，则行程万里无骈胝之劳，转运千吨有瞬息之效”。^⑩新式交通与浙江旅游之间的关系究竟如何，实难以量化考察。但是在文献中我们却可以发现，新式交通促进下的旅游业，让沿线民众可以走得更快、走得更远、走得更经济，这一朴素的说法，其实正是现代旅游业所要达成之主要目标。

注 释：

①佚名. 发展浙江省旅游事业计划[J]. 浙江省公路管理局汇刊, 1933, 3.

②注：白居易的《忆江南》共有三首，第一首是：江南好，风景旧曾谙。日出江花红胜火，春来江水绿如蓝。能不忆江南？第二首是：江南忆，最忆是杭州。山寺月中寻桂子，郡亭枕上看潮头。何日更重游？第三首是：江南忆，其次忆吴宫。吴酒一杯春竹叶，吴娃双舞醉芙蓉。早晚复相逢？

③张岱. 西湖梦寻[M]. 南京:江苏古籍出版社, 2002.

④海上重来客. 西湖一朵花[M]. 北平:协和印书局, 1928. 31.

⑤陶延庆. 杭州游记[J]. 清心钟, 1924, 3. :31.

⑥徐志摩. 眉轩琐语[C]. 虞坤林. 徐志摩未刊日记(外四种), 北京:北京图书馆出版社, 2003. 226. 注：端午即翁端午，曼即陆小曼.

⑦赵君豪. 旅行杭州[J]. 旅行杂志, 1934, 8(4) :3.

⑧田汝成. 西湖游览志[M]. 杭州:浙江人民出版社, 1980. 9.

⑨范祖数. 杭俗遗风[M]. 上海:上海文艺出版社, 1989. 7.

⑩佩弦. 看花[J]. 清华周刊, 1930, 33(9) :31.

⑪ 政协杭州市西湖区委员会 . 西湖寻梅 [M]. 杭州 : 浙江人民出版社, 2009. 175.

⑫ 阮贻炳. 灵峰梅讯[J]. 贡献旬刊, 1928, (8) :53.

⑬ 京沪杭甬铁路管理局工作概况：二十二年一月一日起至二十三年十二月三十一日止[M]. 出版者、出版地、页码不详, 1935年, 上海图书馆近代图书库藏. 京沪杭甬铁路管理局廿三年第一季工作概况[M]. 出版者与出版地不详, 1936:6, 上海图书馆近代图书库藏.

⑭ 张烈鉴 . 京沪杭甬铁路之游览业务 [J]. 铁道月刊 , 1937, 2(12) :55-56.

-
- ⑮ 高伯时等.海宁观潮[M].上海:海宁旅沪同乡会,1933.132.
- ⑯ 张烈鉴.京沪沪杭甬铁路之游览业务[J].铁道月刊,1937,2(12):65.
- ⑰ 陈维东,邵玉铮.中华梅兰竹菊诗词选·梅[M].北京:学苑出版社,2003:406.
- ⑱ 张烈鉴.京沪沪杭甬铁路之游览业务[J].铁道月刊,1937,2(12):67.
- ⑲ 邵俊康.超山探梅记[J].京沪沪杭甬铁路日刊,1936,1521:194.
- ⑳ 邵祖平.临平超山访唐宋梅记[J].旅行杂志,1934,8(1):55.
- ㉑ 商务印书馆.莫干山指南[M].上海:商务印书馆,1934:1-2.
- ㉒ 张烈鉴.京沪沪杭甬铁路之游览业务[J].铁道月刊,1937,2(12):60.商务印书馆.莫干山指南[M].上海:商务印书馆,1934:20.
- ㉓ 周庆云.莫干山志[M].出版地、出版时间不详:“局所”3,中国国家图书馆古籍馆藏.
- ㉔ 商务印书馆.莫干山指南[M].上海:商务印书馆,1934.62.
- ㉕ 傅东华.杭江之秋.[C].季羨林.百年美文·游记卷.天津:百花文艺出版社,2009.65.
- ㉖ 郁达夫.过富春江.[C].花城出版社,三联书店香港分店.郁达夫文集(4),花城出版社,三联书店香港分店,1982.49.
- ㉗ 朱彤.余临路公司创办概况[M].出版地不详,1925:“编制”:10-13,浙江图书馆古籍部藏.
- ㉘ 安徽省徽州地区地方志编纂委员会.徽州地区地方志[M].合肥:黄山书社,1989.
- ㉙ 吴浩,任羽中.徽州人文读本[M].北京:中国社会科学出版社,2005.51.
- ㉚ 浙江省建设厅第五科.这一月[J].浙江省建设月刊1935,9(5):“报告”15.
- ㉛ 佚名.铁路之效用[J].京沪沪杭甬铁路日刊,1934,984:172.
- ㉜ 王学泮.公路与建设刍议[J].浙江省公路局汇刊,1929,1:“论著”1.