

民国时期陇海铁路与陕西现代旅游业的兴起

杨博

(长安大学 党委宣传部,陕西 西安 710064)

摘要:随着近代陇海铁路西段铁路潼西段通车,铁路成为连接陕西与中国东部地区大都市的重要交通纽带。陇海铁路当局积极开展对铁路沿线旅游资源的调查与宣传,适时采取多种便利旅游的措施,利用民国时期名人现身陇海铁路沿线风景名胜所产生的影响,对陇海铁路沿线景点进行推广,从而使陕西近代旅游业在铁路的带动下得以萌发并有所发展。

关键词:陇海铁路;近代陕西;旅游业;国民政府

中图分类号:F532

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2015)02-0135-06

1947年5月,国民政府交通部编制的《1946年度交通状况(铁路部分)》显示,陇海铁路横贯甘肃(简称陇)、陕西(简称秦)、河南(简称豫)、江苏海州(今江苏北部)4省,原名陇秦豫海铁路,简称陇海铁路。它西起甘肃天水,途经宝鸡、西安、潼关、洛阳、郑州、开封、徐州、海州,东至黄海之滨的连云港,全长1382千米,是近代中国东西交通的大动脉^[1]。它是在清代汴洛铁路的基础上,在不同的历史时期,逐渐向东西延伸,分成洛潼、开徐、徐海、海连、潼西、西宝、宝天和天兰各段,逐段修成通车的。其中,1934年11月修成的潼西段和1936年12月修成的西宝段,使得近代陕西第一次有了铁路交通。

国民政府在北伐成功后,开始投入陇海铁路建设:“现值革命成功,开始建设。”^[2]从1928年开始勘察,至1936年年底,陇海铁路延伸到陕西宝鸡,横跨陕西中部。对于陇海铁路对陕西的作用,1935年《申报年鉴》给予了评价:“国有陇海路……,其潼关至西安一段,计一百三十二公里,于二十三年年内铺轨完成,即于十二月二十七日全线通车,客货可自东段海州直达西安,对于开发西北,繁荣徐海,可谓已奠一基础。”此外,历史地理学家张其昀从国家战略

的高度给出了建议:“余以为新陪都之建设,必自发展交通入手……可为欧亚交通辟一捷径,一旦海疆有事,我国可由此门户与各国往来。”1935年陇海线潼西段正式运营,全年旅客发送量为189.5万人;次年,西宝段投入运营,全年旅客发送量激增为278.6万人。随着国民政府发出“开发西北”的号召,前往西北考察的人员与日俱增,相关著述多达85种^[3]。据笔者考查,其中涵盖陕西的游记多达50种以上,散见于报刊的游记多达200篇以上。由此可见,陇海铁路在刺激陕西经济发展的同时,也促进了陕西旅游业的发展。

一、陇海铁路建成前陕西旅游交通的概况

1934年11月陇海铁路潼西段正式开通之前,分别经历了陕州至灵宝(1925~1927年11月)、灵宝至潼关(1930年11月~1931年12月)两段修筑期。因此,考察从1912至1935年的游记内容,基本可以反映陇海铁路通车前陕西境内旅游交通工具的状况。陇海铁路修至西安之前,1923年的《道路月

收稿日期:2014-12-12

作者简介:杨博(1972-),男,辽宁黑山人,助理研究员。

刊》记载:“陕境交通论其形式,直在中古以上,陕西民智闭塞,欲求教育实业之发达,舍便利交通别无良策。然陇海铁路若修至西安,至少尚需六年,全路告成尚无时日。”从中可见,陕西的交通状况尚在“中古”,主要以畜力或人力为主,即使后来的公路汽车状况也不能令人满意。

侯鸿鉴在《西秦旅行记》中记录了自己1919年5月前后从河南开封乘汽车到河南观音堂后换乘马车前往陕西情形:“二十五日晨乘车西行,三十里至硤石。山路崎岖,坡岭险恶,车道在深沟中,往往来车阻滞,彼此让道。至为困难,其最险处自硤石山曲折下坡,倒旋反行,与转圆环相若也……大风骤起,沙尘扑面,顷刻间飞沙满车,耳目口避,灰沙弥塞……车轮从大石上旋行,左右颠簸,较之硤石山路,尤觉难行,头脑昏眩,坐卧均不适,而身躯颠荡簸摇,无一秒之坐定,虽以两手把住车窗,指皮碰碎,足趾脉络辗转苦痛,几至哼哼不绝,而病莫能同……而将抵陕县过河,车道高低更难行矣。约三里许,浑炫呻吟,作待毙状,惟力持吾心,不使乱耳。”

1924年鲁迅等人应西北大学的邀请,前往西安讲学,一行人花费了8天7夜的时间,换乘了火车、货船、汽车3种交通工具。当时的陇海路火车仅通到陕州(今河南省三门峡市),鲁迅等人不得不换乘货船,沿黄河前往陕西的潼关,再换乘汽车到达西安。据同行的王桐龄《陕西旅行记》记载:“本可坐车以行,然山路崎岖,颠簸殊甚,久旱无雨,尘埃障天蔽日,鼻为之塞。同行者人数较多,雇车殊不易。——此间车夫多天津人,又刁又狡。余等亦以乘船较为舒服,乐得赞成。既乘以后,觉着甚不舒服,黄河无客船,仅有载货船,前后尖,中间宽,闸头之舱不能容物。中间之舱有席顶,无木顶,席甚薄,下雨则漏。两旁用木板作围屏,板背用钉钉住,不能启闭,闷坐舱中,不能观两旁之物。前后有洞无门,无物遮护,过风则由洞通风,甚凉爽,遇雨则由洞溅水,甚沾湿。余等十七人,分乘二船,余船三舱,共乘九人,每舱三人。船顶甚低,舱甚窄,每舱又各有行李二三件,局促殊甚。余等卧则屈膝,坐则折腰,立则鞠躬,人人终日抱膝长吟,无自由回旋之余地。”

陕西公路交通的近代化起步也比较晚。陕西东部通往河南的公路为西潼公路,西起西安,中经临潼、渭南、华县、华阴而东至潼关,全长170千米。1921年,陕西对原有的驿道加宽、整平、降坡、小段落顺直,并旧有的桥涵进行整修再利用。1922年上半年,冯玉祥主持以工代赈修筑西潼公路,聘请美国

人史迪威任总工程师,陕西第一条公路从此诞生,八月下旬开通了西安至潼关间的汽车运输。但西潼公路路线标准低下,始终未能摆脱土路行车的被动局面,加之车况较差,公路旅行并不顺畅。“从灵宝到潼关约一百八十里,潼关到西安二百九十里,都是汽车路。汽车一日可到,但我们乘汽车太坏,由灵宝三天才到西安。本来照可能的推算,自南京到西安有三天多,就可到了,然而我们却行了八日,有的同伴,在灵宝候车更至七八日不得上车的。中国无论铁路汽车路都很少,而有路又往往无车,有车又往往是坏的,不能照一定的预算的速度开行。”^[4]

从以上种种情况来看,在陇海铁路通车至西安之前,往来陕西的旅客不论是乘坐马车、船,或后来的公路汽车交通,旅行花费的时间都较长。而据当时平汉和陇海路列车时刻表和旅客旅行时间记录,从北京到西安全线仅需两天时间,沿陇海路从郑州到西安仅需一天,江亢虎在《秦游杂诗》中对铁路的快捷方便做了形象的描述:“崤函漫翊泥丸固,百二关河一日程。”与其他陆路或水路交通工具比较,陇海铁路的火车无论从舒适性和及时性来看,都优于其他交通工具。因此,对于习惯现代交通工具的旅客来说,当时“有许多南方的中国人,仿佛到西半球去游玩一番,倒不算什么,却是到中国的西北一趟,显得十分惊奇。这完全是西北交通设备欠缺的缘故,硬生生把中国西北与东南分离了。”^[4]

二、陇海铁路管理局促进铁路旅游的措施和方法

交通是旅游的首要要件,民国时的人们一般将“建立在大众旅游基础上的旅行事业的建设分为布置、宣传、接遇三部分”^[5],而布置方面首要的方面即为“交通之发展”^[5]。随着各条铁路的建成与通车,由京沪杭等地前往陕西旅游的交通要件大为改观,而铁路本身亦充分利用自身优势,积极创造条件,对促进陕西旅游业的兴起发挥了极大作用。

(一) 制定促进铁路旅游措施

1934年12月,潼关至西安的陇海铁路潼西段通车,全长131千米,沿途有华阴县的华山和临潼县的华清池这两个著名景点。为便利游,增加铁路收入,陇海铁路管理局申请发售“游览来回票”,回复:“本路新成潼西一段,沿线可资游览之处甚多,其最著者,如华阴之华山、临潼之华清池,或名岳所彰,或温泉可浴,隩区胜迹,中外著称,迩来由临近各

站前往该两处游览者,时有多人;惟远道往游者,尚未常见。为便利游侣,增加路收起见,拟请将华阴临潼两站自本年八月十五日起辟为国内来回游览站点,所有国内其他各路发售联运来回游览之各站,均请加入为发售站点。”此外,考虑到冬季华山不宜攀登和路途远近等因素,将游览票发售时间和票面有效期作了区别:“至游览票发售时间,因华清池之温泉四时可浴,华山则冬季不宜攀登,拟规定至临潼者长年发售,至华阴者每年自三月一日起至十月底止,以资提倡,而广招徕。……将该两站列入发售来回游览票站点表偃师、洛阳东栏内。其余各站点至华阴、临潼两站有效期间,除胶济路之青岛及京沪杭甬路之镇江、无锡、苏州、上海北站、杭州等六站为六星期外,其余以一月为限。”^[6]这种举措无疑对华山、华清池的游客增加起到了积极作用。此外,陇海铁路管理局还通过当时的中国旅行社代售客票,方便旅客出行和购票。

陇海铁路管理局也积极采取措施加强硬件建设:“提倡货物运输,……改良补票及报单本,增购机车,建筑海港及筹办水路联运,分期抽换各段枕木,加建货栈、地磅。”此外,陇海铁路管理局在铁路服务的软件上也下了一番功夫,设立陇海路招待生训练所,对服务人员经训练后再上岗。“陇海车里给我最好的印象,是那些服务遇到的招待生,而他们服务的目的并不是在乎需索旅客的金钱。他们都是从中等学堂毕业,经过一年侍应的训练,然后由路局分派到车上服务,这种办法还是最近才开始实行的呢。”^[7]

(二) 开展沿线社会、经济状况调查

陇海铁路管理局作为陇海铁路的管理机构,对沿线社会状况和旅游景点的调查下了一番工夫,因此在当时的《陇海铁路调查报告》和《陇海铁路旅行指南》等读物即对沿线物产与交通、社会与教育状况、风景名胜等做了详细的考证与调查,成为乘坐火车在陕西经商旅游的重要资料。《陇海铁路调查报告》介绍铁路沿线 30 个县的沿革、境界、面积、土地形势、交通、户口、物产、市镇、金融、社会、教育、古迹名胜等。对陇海铁路沿路的经济调查包括:“沿路农产品之种类及其每年生产数量之估计、沿路重要工艺品之种类及其每年生产数量之估计、沿路矿产之种类及已否开发及其每年生产数量之估计、沿路土地荒芜之面积及所属省份、沿路关于工商业等企业之组织资本及其营业状况、沿路主要生产路局有无促进办法、沿路与河流公路交错及与其他铁路接

轨之地点与其对本路运输交通之关系、本路与其他交通机构之关系路局有无促进方法。”对陇海铁路沿路的社会与教育状况调查包括:“沿路各地农工及商人之生活(衣食住行育乐等项)情景、沿路各地教育机关之组织及其状况、沿路各地公共阅报室图书馆民众教育馆民众学校及公共体育场等社会事业之设施状况、沿路农村教育发展程度及其困难。对陇海铁路沿路的风光名胜的调查包括“沿革”、“古迹”、“名胜”以及游览的行程等等。

为了进一步介绍和宣传陕西,促进东部地区到陕西投资和发展经济。1932 年 8 月,陇海铁路管理局组织了“陕西实业考察团”,“本路为实现开发西北,发展本路营业起见,特创办西北实业考察团,聘请国内各地实业专家、名流、资本家、银行家、新闻记者担任团员,于本年八月间,分向陕西南北两路,就各项实业,分别考察,经过三十六县,路程五千余里,历时四十余日。”“该团向国府条陈 6 项:第一,陇海为开发西北枢纽,潼西段亟应及时完成,并即继续西展。第二,陕南农产尤多,只因交通梗阻,无法输出。该省正在计划筑造宝鸡至汉中公路……。第三,陕南为天然造林区域,而利用山荒之地,收效尤大,应从速实施造林计划。第四,陕北矿产蕴藏极富,应提倡促其开发。第五,陕西黄渭洛汉各河,皆与灌溉航行,及水力发电,有切要之关系,应派专门人才,分别速行测量,以便修治。第六,陕西棉花及陕北羊毛为大宗出产,应为劝导,由公家及人民分设工厂。此外,该省府亦贡献 6 点:第一,提倡兵工造林修路。第二,深勘矿区。第三,测量河道。第四,减轻课税。第五,欢迎投资。第六,开发荒地。闻该考察团非常详尽,其影响于西北之开发,及本路之西展者,诚多也。”^[8]1933 年 10 月,陇海铁路管理局出版了长达 575 页的《陕西实业考察》,内容包括农林、矿产、水利、工商、交通等各方面的发展情况。此外,顾执中 1932 年 12 月出版的《西行记》,对此次考察的北路(陕北地区)做了详细的记述。1933 年 4 月何庆云出版《陕西实业考察记》,王海波发表《陕西考察日记》对陕南的汉中和安康地区的考察作了详细的记述。

(三) 宣传陇海铁路沿线景点

为了扩大宣传,陇海铁路管理局在《铁路杂志》上刊登了《华山导游》的启事:“西岳华山在陇海铁路华阴车站之南十里,山麓有玉泉院,为入山之谷口,在此可以雇轿乘至青柯坪,自此缘磴而上,奇境环生,历千尺幢,百尺峡,群仙观,老君犁沟,猢猻愁,

而至北峰庙,中备有卧室床铺,可以下榻,素菜饮食,别有风味,由此经卧牛台,仙人碕,上天梯,日月崖,苍龙岭,而至金锁关,自此分途游览东南中西四峰,名迹繁多,不及备载,最著者如仙人掌,避诏崖,莲花峰,长空栈,赌棋亭等处,莫不别开生面,自成胜境,华山以四峰为主,方形耸削,上干云表,山重水复,气象万千,到此始知造物之奇,名山之妙,有非生花笔所能形容者,磴道虽峻,沿途俱有锻炼,可以附攀,山路虽远,各处俱有道院可以憩息,故游人甚盛,毫无不便。”

《旅行杂志》是民国时期旅游类的专门期刊,在1937年7月1日出版了《全国铁路沿线名胜专号》,其中的《陇海线名胜》对陇海铁路全线名胜作了图文并茂的介绍:“华山,上古名惇物山,迄唐虞,始有西岳华山之名。山高五千仞,广十里,其形立如半天之云,不惟峰峦耸削,上十青冥;而泉水纵横,迅激为悬瀑,为惊涛,为澄潭,为曲涧,泄日月,触风烟,迸流霞,嶂戛击大石间者,随地皆是,即东岳有所不逮。或名太华,以别乎少华,如乱室少室之谓。在华州华阴县南十里,即山麓,由谷口迄山巅,达四十里,山重水复,路转峰回,好峰虽多,要以三峰为主,余者皆环侍拱向,分之各自为雄,合之共成其大;山光水色,石骨云容,济胜通幽,因险度巧,盖有记载所不及详者。出潼关而西,经山之北麓,登临游览,极为便利,兹将诸胜,择尤胪列于后。”

三、陇海铁路对陕西旅游业的促进

(一) 扩大陕西省旅游市场

由于历史的原因,当时中国各条铁路干线自建成之日起就是互相隔绝的,分别控制在不同的帝国主义国家利益集团手中。南京国民政府成立后,绝大多数铁路已收归国有,因此推动铁路联运,构建统一顺畅的铁路交通网即成为国民政府铁道部的一项重要工作内容。经过几年的努力,在客货运输安排、运输成本与收益结算等方面基本形成了铁路联运的格局,由此也推动了铁路旅游联运的开展。

由于陇海铁路高速且运费便宜,便成为当时陕西省内外主要的旅行方式。1937年著名的地理学家严德一利用铁路完成了他的旅行:“此行在外凡历时两旬,途程共约七千里,除极小段之同蒲路未完成外,余皆取道铁路货火车之便利。历经津浦、平津、平绥、同蒲、陇海诸路,完成苏皖鲁冀察晋陕豫八省之铁路旅行。”^[9]

由于交通情况的改善,陕西省内旅游也沿陇海铁路开展,沿线的许多机构据此来规划团体出游的路线。华清池由于其在历史上的影响,往往被人确定为旅游目的地。在20世纪30年代之后的游记中,游客往往选择从西安到华山的“特别快车”^[10],路途中只需要4个小时,十分快捷,足以证明铁路运输在近代陕西旅游中的重要作用。此外,陇海铁路与宝汉(宝鸡到汉中)公路形成联运,促进了西南地区和陕西地区的游客流动。

(二) 促进陕西旅游景区的开发

陕西近代旅游业的开发与陇海铁路向西延展有着密切的关系,而旅游产业发展的标志往往是现代的宾馆、景区、交通系统。其中,华清池管理处的经营和西京招待所的建成标志着陕西近代旅游业的产生。

据《陕西省志·旅游志》,1932年5月,上海银行决定斥资在南京、西安各建一个饭店,以求扩展中旅业务。不久,中旅在西安市的尚仁路(今解放路)和崇信路西北购得地皮一块,开始筹建西京招待所。经两年筹建,耗资20万元,西京招待所于1935年11月15日建成并对外营业。西京招待所是当时中旅的3个大型招待所之一,另两个为南京的首都饭店和南昌的洪都招待所。该所占地11亩,建筑面积3000余平方米,总体呈“T”形,正楼3层,两翼为两层,装饰豪华,设施先进,楼前有花园和广场,典雅庄重,是当时西安最高档的宾馆。此外,1934年,陕西省政府与上海银行西安分行协商,签订借款和委托合同。由银行借款两万元,整修华清池,委托期为5年,借款在5年内由营业收入中分期归还。经过一年整修,1935年春开始营业,对外定名为“陕西省政府委托中国旅行社经办华清池管理处”。为了进一步促进华清池的业务,管理处不仅加强宣传,而且商邀西北公路运输管理局开辟了西安到临潼的交通车,以方便游客旅行,业务更加发展。

“旅馆营业尤为兴盛……,缘西安繁荣,系以陇海铁路通车为主要原因。”“西京之住宿问题,尚不为难。自陇海路到达后,交通既便,旅馆业自亦随之更形发达。比较清洁之上等旅馆,如东大街之西北饭店、西京馆店、关中大旅社、冠世大旅社、西北大旅社、华兴大旅馆、广仁大旅馆。西大街之交通大旅社、及北大街之新新大饭店、南大街之江苏大旅社等,均尚可住。房金每日每房自四毛起至二元三元不等。略次者如东大街之中西旅馆、中西宾馆。西大街之长安饭店、及端履门聚贤旅馆等,亦复清洁,

房价稍低,自三毛起至一元不等,视房间之优劣大小而定。上述价目均不连膳。茶水并须另外加费。如租用较小房间,则被褥亦须自备,如未带行李而欲向馆中租用者亦可。”^[11]不仅旅馆业兴旺发达,西安饮食业也得到发展。西安市的菜馆,著名的有西京招待所(西菜)、南京大酒楼(江苏馆兼办西菜)、西北饭店大餐间(西餐)、玉顺楼(河南馆)、第一楼(陕西馆)、十锦齐(天津馆)、鸿源饭庄(河南馆)。这许多餐馆大都集中在东大街一带,专供外来的旅客和当地的富绅官员们宴乐之用^[11]。据《西京指南》记载,西安共有“酒菜馆一八七、旅馆二三八”^[12]。

另外,陕西省当局加大了对华清池景区的开发。从《农学月刊》1935年第1卷第3期上刊登了《陕临潼西郊筹辟风景林》的内容,1935年第5期的《陕西建设月刊》以及《令临潼等县县政府据架设环境电话工程队队长……》、《咨财政厅咨送临潼县境内修筑由华清池至火车站道路》等资料可以看出,陕西省和临潼县当地政府也在积极完善景区周边的绿化、道路、通讯设施:“由车站到城中,据说是五里,一路全是煤渣大道,宽整平坦,两边时有挺直的白杨,树外是无尽的被浓霜盖着的田野。”^[13]

(三) 吸引民国名人来陕旅游

民国时期,京沪杭等发达地区的传统媒体比较发达,报纸杂志是各地达官贵人、市民阶层日常生活中不可缺少的信息来源。由于近代铁路网的初步形成,铁路成为政要首选的交通工具,其行踪亦是充斥于各大报纸杂志,因此通过报道一方面使读者知晓了政要的活动,另一方面也通过政要的行踪扩大了铁路沿线各旅游景点对读者的影响力,起到了一般广告所无法起到的宣传作用。

华清池是陇海铁路沿线的重要景区,白居易《长恨歌》中对杨贵妃的描写“回眸一笑百媚生,六宫粉黛无颜色。春寒赐浴华清池,温泉水滑洗凝脂”引人遐想,因而成为众多游客的旅游目的地。1936年12月,蒋介石就驻跸于此,《良友》等杂志刊登了蒋介石的多幅照片,并对华清池的景色作了直观的展示,对游客产生了巨大的吸引力。此外,国民党政府要人戴季陶、于右任、江亢虎等人都游览临潼,并作文题诗。著名美术考古专家何正璜在其游记中感慨:“时代虽已改变,而骊山依旧瑰丽的耸立,温泉依旧清莹温柔的渗流,令来游的旅人得到在其他古迹中所得不到的实际赏惠。”^[13]著名的文学家易君左对临潼加以赞叹:“灞桥折柳,遂至临潼。浴华清之温泉,月明山暗;逍遥太具之姿态,水滑脂

浓。此一夕也,为人生难得之宵。一月长征,连宵繁梦,抽片刻之清暇,涤里之征尘。于时浩月飘空,骊山在望,亭台花木,各系离情。风鸟水鱼,宁无别意?佳肴美酒,一醉且呵呵;浅咏低吟,千秋日寂寂。余等徘徊于骊山之畔,月明午夜,待车而归。夜凉如水,顿觉清寒,朗吟黄仲则之诗曰:‘似此星辰非昨夜,为谁风露立中宵?’此景此情,犹历历在目也!”^[14]加之全面抗战前夕,西安事变爆发于临潼华清池,该处被视为民族复兴的“纪念地”,更是为民众所熟知。“在民族危急存亡的时候,到民族复兴与纪念地去举行纪念典礼,所给予人们的感受是不平凡的!当双十二远足临潼的消息公布之后,同学们都欣欣然而有喜色。有的赶忙找《西安半月记》与游览指南一类的书来看……”^[15]

华山为“五岳”之一,以“华山奇险甲天下”著称,在历史上享有盛誉。“华山之险,却由于华山之石。说到石,在旁的山,大如卵,如拳,如牛马,至多也只如壁,如屋,很少再有比屋大的。华山却不然了:一块石便是一座峰,一片石便是一道岭。一岭一石,一峰一石,绝无拼合堆叠而成的。别处的石,其状如刀,如剑,如戟,至多如伏龟,如跃蛙,如奔马。华山却不然了:一石壁可直冲霄汉,截断风云;一危崖可斜覆百丈,横蔽风雪;一高岗可绵延二三里;一曝岩可坐立千万人。无物不有,无物不肖,亦无石不奇,无石不险!”^[16]正因为华山的险峻,更激发了人们攀登的热情,“凡欲知中华民族性格之伟大者必游华山!凡欲探造物之奇与神工鬼斧大自然之威力者必游华山!”^[16]也正因为华山之险,留下了“华山不可不游,不必再游”的佳话。

(四) 奠定西安作为旅游中心城市中的地位

西安作为陕西省的省会城市和西北的门户城市,在1932年“一·二八”事变发生后,为了应对时局变化和巩固战略后方的需要,国民党四届二中全会决定“以长安为陪都,定名西京”,西安的战略位置陡然上升。此外,由于东部沿海工商业内迁和陇海路延伸到西安等因素,西安逐渐转变为一座初具规模的现代工商业城市。由于历史的积淀,其历史人文景观吸引了大量的游客,以西京为内容的导游书籍也供不应求。《西京指南》的作者王荫樵在再版序言中说:“西京为雍州旧地,秦汉故都……古迹名胜,随在皆是,足以表现文物之光华,民族之伟大。……但初版五千本,早于三年前一空。”^[12]陇海铁路促进了西安城市商业的扩展:“西安商业中心,

在未通火车之前,当以南院门南北广济街,及东西大街为荟萃之区,至铁路通达后,新市区及大差市一带,因接近车站之故,曩昔片野荒地,悉夷平开发,益以地价昂贵,百倍于先,于是西安精华者,不得不移其目光于尚仁路中山大街矣,中山大街崇楼巨厦,连亘不断,新式商店,鳞次栉比,每届华灯初上,行人络绎不绝。”^[12]

四、结语

“自从国民政府统一全国后,对于交通建设异常注意,成绩突飞猛进,比先前是大不相同了。因此之故,民众对于旅游的兴趣,也逐渐浓厚起来,凡铁路所通之处,几乎可以找到游人的踪迹”^[12]。陇海铁路以铁路运输的优势为近代游客所选择,陇海铁路管理局从自身经营出发,采取了多种措施,直接或间接促进了近代陕西旅游业的兴起。总而言之,现代交通工具伴随了陕西近代社会的发展,民国时期陕西近代旅游业是在陇海铁路推动下兴起的。

参考文献:

[1] 中国第二历史档案馆. 中华民国史档案资料汇编:第五辑第三编财政经济七[M]. 南京:江苏古籍出版社,1994.

- [2] 佚名. 陇海进行完筑[J]. 铁路世界,1928,1(2):80.
- [3] 尚季芳. 国民政府时期的西北考察家及其著作述评[J]. 中国边疆史地研究,2003(3):107.
- [4] 陈必颢. 长安道上纪实[J]. 新陕西,1931(1):116.
- [5] 唐渭滨. 中国旅行事业之展望[J]. 旅行杂志,1944,18(2):6.
- [6] 佚名. 拟将华阴临潼两站辟为游览站点[J]. 铁路公报,1935(1273):2.
- [7] 阎重楼. 陕行速写[J]. 旅行杂志,1936,10(9):55.
- [8] 佚名. 陇海铁路之整理与发展[J]. 交通杂志,1932,1(3):100-101.
- [9] 严德一. 陇海铁路沿线陕豫境内之地理景象[J]. 地理教育,1937,2(2):27.
- [10] 谢冰莹. 华山游记之一页[J]. 旅行杂志,1943,17(11):56.
- [11] 倪锡英. 西京[M]. 上海:上海中华书局,1936.
- [12] 王荫樵. 西京指南[M]. 西安:中国文化服务社陕西分社,1941.
- [13] 何正璜. 美丽的临潼[J]. 旅行杂志,1943,17(9):51.
- [14] 易君左. 西安述胜[J]. 上海青年,1937,37(4):6.
- [15] 赵宏宇. 临潼旅行记[J]. 陕西省立政学院院刊,1940(1):7.
- [16] 芮麟. 中原旅行记:四[J]. 河南民众教育,1936,1(9):54.

Longhai railway and rise of modern tourism in Shaanxi during the period of the Republic of China

YANG Bo

(Department of Party Committee Propaganda, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract: With the opening of the Tongxi section of the west section of Longhai railway, railway has become an important transportation trache connecting Shaanxi and some metropolis in East China. The authorities of Longhai railway actively investigated and propagated tourism resources along the railway and took various measures to facilitate tourism. At the same time, they also made full use of the influence which was exerted by some famous people during the period of Republic of China on the places of interests along Longhai railway to promote those scenic spots. And all of these have made the modern tourism of Shaanxi, led by the railway, germinated and developed.

Key words: Longhai railway; modern Shaanxi; tourism; national government