

January 1949

## 中國近代空間距離之縮短

Qingkun YANG

Follow this and additional works at: [https://commons.ln.edu.hk/ljcs\\_1929](https://commons.ln.edu.hk/ljcs_1929)



Part of the [Chinese Studies Commons](#)

---

### Recommended Citation

楊慶堃(1949)。中國近代空間距離之縮短。《嶺南學報》，10(1)，151-161。檢自：  
[http://commons.ln.edu.hk/ljcs\\_1929/vol10/iss1/11](http://commons.ln.edu.hk/ljcs_1929/vol10/iss1/11)

This Article is brought to you for free and open access by the Scholarly Publications of Lingnan University (Guangzhou) at Digital Commons @ Lingnan University. It has been accepted for inclusion in 嶺南學報 Lingnan Journal (1929-1952) by an authorized editor of Digital Commons @ Lingnan University.

# 中國近代空間距離之縮短

楊慶堃

(本文材料的搜集,得梁素雅及王玲二君匡助至多,特此附誌。)

## 問題的性質

中國幅圓廣大,是中國史地教科書要國民們首先認識的一件要事。教科書的作者們似乎認為幅圓廣大,就無條件地是國家的力量和民族光榮的所在。然而一個國家幅圓的廣大遼濶,是否就等於一國政治,經濟和社會力量宏富的確實表徵?這是值得思攷的扼要問題。

在以往舊式的農業文明裡,一個國家的中央樞紐較居次要,社會經濟重心偏向於自給自足,互相隔離的地方社區。國家幅圓愈廣,獨立社區愈多,政治中樞對各地方指揮愈感繁複不靈,經濟中樞又無各社區間的密切聯繫可供運用。在這種情形下,國家幅圓廣大,不祇是‘大而毋當’,而且積極妨礙國家政治經濟組織功能的運用。自來人數稀少的遊牧民族之能夠欺侮人口衆多的農業民族,現代許多葛爾的工業小邦之能夠侵凌農業的泱泱大國,這是原因之一。許多西洋學者分析近代中國問題時,往往認為中國以往從來沒有過強健的中樞組織,因而說中國不是一個現代性的國家。姑不論這種見解正確與否,它的出發點總是中國太大,各部遠隔的無數社區向來沒有密切的聯繫。幅圓的廣大,於是成了運用和發揮有組織的人力物力的難題。

空間本來是離間人對人的關係的因素。兩個地點相離愈遠,兩地的人羣的相互關係就愈薄弱,二者之間的組織愈見散漫。但是空間對於人事的離間作用,是隨着交通運輸方法而變遷的。兩個地方的空間距離可以一樣,但兩地人羣的相互關係的密切程度,要視所用的交通運輸方法而異。要確定空間在人事上所起的作用,空間

就不能簡單用里程來代表，而要拿時間和運費來計算（一）。用里程代表出來的空間，祇能確定一個地方在地理上的地點，但用時間和運費計算出來的間空，却能將地理的地点擺佈成人事的位置。

近人之論世界空間縮短，就是指現代交通運輸方法的進步，令到各地之間的交通時間和運費大大的減削，因而令到各地之間的人事關係，增加了密切程度。在現代交通運輸系統充分發達的國家，各地社區有密切的分工和互賴的關係，兩地之間無論是相隔咫尺或遙遙千里，都能夠發生配合一致的行動。在這種情形下，國家是一個組織緊湊的整體，廣大的幅員也就成了國家力量的總和。

中國自從清末，汽船成了重要交通工具，鐵路和公路幹線相繼出現以來，現代交通運輸工具的發展，已有了半世紀的歷史。現代交通工具盛興之後，中國各地區的空間縮短了多少？中國廣大幅員的空間性質發生了什麼變化？這是本文想試探的問題。

### 中國舊有的空間形勢

要對這個問題來一個答案，就要找兩種材料：第一、現代交通未盛興以前的中國原有空間形勢；第二、新式交通方法盛興以後的目前空間形勢。以二者相較，就能求出近代空間縮短的程度。

關於中國舊式交通方法下的原有空間形勢，以前曾有過幾位日本和美國的學者，用中國古代驛站遞訊的里程和速率，去重構當時的景象。從前的驛站在中國舊式交通系統裡面，自然有它的重要性，但是單以驛站遞訊的時間速率去量度以前的空間形勢，就面臨着一個嚴重的限制：祇有官府的重要公事，才可以利用驛站的快捷系統，去傳遞訊息，一般平民的社會經濟活動和這快捷的系統沒有什麼緣分。換言之，驛站系統的時速不足以反映各地區之間的平民社會經濟關係，因而不能反映當時中國社會經濟甚至政治上的空間結構。比較能反映以前各地區之間的社會經濟的空間關係，是貨運和旅行的時速和費用。本文的材料是以旅行的時速為範圍，利用旅行的時速去反映中國的空間結構。

在清代新式交通未盛以前的旅行時速，散見遊記日記和雜錄一類書籍的很多，但比較完全而又易於檢討的，要算清代縉紳全書或縉紳錄裡面所載的京官赴任的‘憑限’。清代官吏受委各省官職，從北京出發各地赴任時，清政府加以一定的‘憑限’，從北京到某地必須在一定的期限之內趕到，以防官吏在路上流連酬酢，聯絡作弊，以及便利地方公事在一定的期限移交清楚。這些‘憑限’標準可以反映出清代舊式旅行交通時速的概畧，因為官吏和平民所用的旅行交通工具，同是人力和畜力的舟車輿馬(註二)，官民之間沒有很大的懸殊，而這一般的旅行時速又足以表出各地區之間的社會經濟的空間關係之一面。所以本文關於這方面是靠了縉紳全書所載的‘憑限’日期，做主要的材料。

根據清末縉紳全書的‘憑限’日程(註三)，可知以舊式的人力畜力的交通方法，去維繫廣大的中國幅員，很不容易，各地區之間的時間距離很長，下表就是從北京到各省要點的‘憑限’旅行所需時間：

第一表 清光緒丁未(1907)從北京至各省旅途憑限日期(註四)

省份	地點	距北京日程	省份	地點	距北京日程
山東省	濟南	30	陝西省	西安	50
	沂州、萊州	40		漢中	55
	曹州	35		綏德	40
山西省	太原	30		興安	65
	絳州	40	甘肅省	蘭州	55
河南省	開封	30		慶陽	60
	河南	35		甘州	70
	汝寧	40		肅州	85
	陝州	45		安西	100
江蘇省	江寧	40	廣東省	廣州	90
	徐州、東海	40		韶州	80
	蘇州	50		雷州	105
	上海	55		潮州	110

浙江省	杭州	60	廣西	桂林	100
	溫州	65		柳州	105
	衢州	60		泗城	110
安徽省	安慶	55	貴州	鎮安	130
	廬州	50		鬱林	125
	徽州	60		貴陽	100
	潁州	45		石阡	80
江西省	南昌	60	雲南省	雲南	110
	贛州	70		開化	115
	南安	75		普洱	120
湖北省	武昌	50	新疆	哈密	115
	宜昌	70		鎮西府	120
	施南	85		迪化州	140
湖南省	長沙	70	蒙古	包頭	25
	寶慶	80		庫倫	45
	沅州	85	東	延吉	55
	衡州	75		安東	40
四川省	成都	80	北	瓊瑯	90
	嘉定	90		奉天	30
	重慶	95	台灣	110	
	龍安	101			

上表的數字顯出了在舊式旅行交通方法下，中國幅員遼闊的尾大不掉。從中樞、關鍵的北京，到鄰近的黃河下游省份如山東山西河南等省內各點，也要一個月至四十多天，到華中經濟要區的長江下游如江蘇浙江安徽等省重地，要四十多天至兩個多月，到中國本部心臟的華中區如湖北湖南江西等省，要五十多天至八十天，若想到華南兩廣以及西陲邊遠區域，更要三個月以上的跋涉。單以清代北京至黃河下游各地的時間距離而論，已長過用目前新式交通工具從北京到世界任何現代工業地

區。這些‘憑限’日程也許不是人力畜力旅行速率的最高限度，但証之清代人物的旅行紀述，在人力畜力的平均速度之外，再加上途中的耽擱和疲倦情形下所必需的休息停頓，就叫人覺得這些‘憑限’日期比起一般的旅行速度，不至有很大的出入。

上述旅行交通的跋涉艱難程度的數字，註釋了中國各地區社會經濟的獨立結構及其深厚的地方色彩，同時也註釋了清代國家組織的鬆懈，註釋了邊遠省區的政治離心力量。在政治上，驛站傳遞訊息雖然相當快捷，但遇有許多事務，尤其是重大的變局，却不能專賴傳遞訊息去解決，而必須派遣人員前去處理。一個區域起了變故，等到消息傳遞到北京，再等政府商妥對策，派出大員達到肇事地點的時候，其間費時數月，亂事往往已經蔓延到難以收拾的地步。沒有一個時期不起叛亂的清朝歷史，真是充斥着這一類的事例，嘉慶年間直至太平天國的一串變亂事蹟，是尤其顯著的例子。

### 現代空間縮減的程度

清末和民國期內，現代的陸路交通工具開始盛興，若干地區有了鐵道幹線，公路也相當普遍地興築起來。中國各地區的陸路時間距離因而起了重大的變化，構成了目前中國的新的空間形勢，本文中這一段的材料，就是以鐵路和公路交通為範圍。這一類的材料，當地圖書館頗為散佚不全，東鱗西爪，倚此摭拾編裁，去構成新的空間關係，斷難滿足科學準確性的條件，這些殘缺材料的主要功用祇是反映出中國近代空間形勢變動的概畧，和藉此表出這個問題研究的方法和過程而已。

第二表 從北京至各地新舊陸路旅行時間距離比較

地 點	舊式交通離北京 日數 (註五)	鐵路 (註六) 公路 (註七) 離北京日數 (註八)	新式交通縮短時間距 離百分比
環 瓊	90 日	2.5 日 (註九)	97.2 %
延 吉	55 日	1.7 日 (註十)	97.0 %

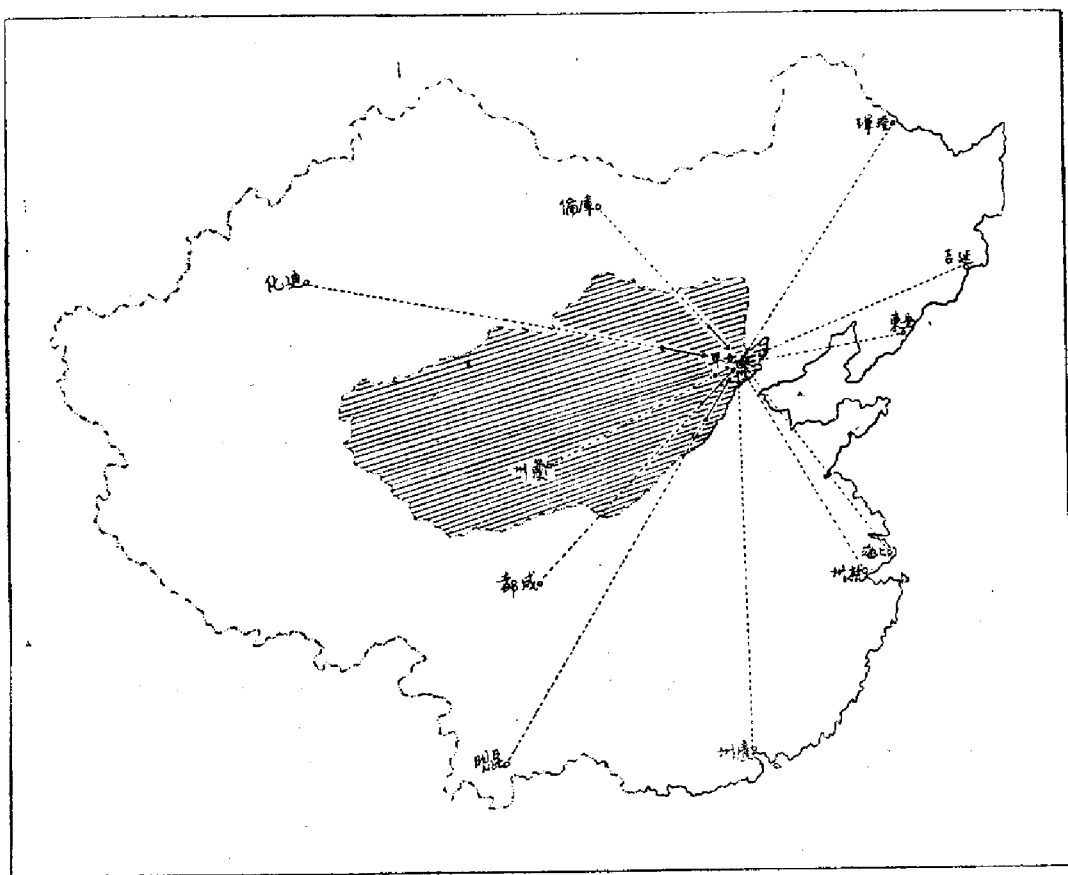
安東	40日	1.2日(註十一)	97.0%
庫倫	45日	9.7日(註十二)	98.6%
蘭州	55日	7.0日(註十三)	87.3%
廸化	140日	22.6日(註十四)	83.9%
成都	80日	10.3日(註十五)	87.1%
昆明	110日	10.3日(註十六)	90.6%
上海	55日	1.4日(註十七)	97.5%
杭州	60日	1.6日(註十八)	97.5%
廣州	90日	3.3日(註十九)	96.3%

近代中國各地區之間的空間關係之變動，其最主要的陸路交通因素是若干鐵路幹線的完成。原因很明顯：鐵路是橫貫幾個地區的長途交通運輸的骨幹，是全國性交通系統的唯一筋絡，而公路系統不過是輔助鐵路，銜接鐵路的支系。直至現在，中國還沒有橫貫幾個廣大地區的完善公路系統及其汽車交通組織。因此，本文利用各地鐵路客車的速度為基礎，去計算從北京到各地的陸路旅行所需的時間，從而量度各地區的空間的縮短。但這並不是說在長途旅行交通系統中，公路是無足輕重。在廣大的幅員裡，中國的鐵路還是太稀疏，許多重鎮名城還未沾到鐵路交通的直接恩惠，這尤以西南和西北邊陲地區為然。在這些區域內，地方性的公路汽車啣接着鐵路，把新式的陸路交通方法延長到其他未有鐵路的地點。公路於是藉着鐵路而發生長途旅行的重要作用。

爲了要尋出中國各地區空間縮短的程度，凡有鐵路直達的地方，就以鐵路客車的行車時間作根據，鐵路尚未通達的要點，則在鐵路行車時間之外，接以公路汽車的行車時間，二者加起來計算，以求出兩地之間的旅行所需時間。第二表上的數字就是根據這個原則，表示從北平到中國邊沿要點的時間距離的縮短。地圖是根據第二表數字製成的，表達同樣的意思。圖中虛線代表兩地之間旅行交通時間減縮的程度，圖中的斜線陰影地位代表減縮後的新空間形勢。表內的鐵路公路行車時間，大

部是以一九四八年情形作根據的，各地區的行車速率頗不一致，例如華北的火車比華南的快。材料的時間性也頗參差不齊，因為一九四八年在內戰烽煙裡，許多長途的交通系統都發生凌亂和停頓，遇此情形，就以停頓以前的狀況作根據，參差凌亂的情形尤以公路交通系統為甚。凡此種種都在第二表的註釋裡面，附有說明。

### 中國近代空間縮短形勢圖



從第二表中可以看出：凡有鐵路直達的地區，時間距離的縮短程度最大，鐵路不能直達而需要公路汽車接駁的地點，其時間距離的縮短程度較小。有鐵路直達的地點如北京至上海，從前的時間距離是五十五日，而通常的鐵路客車交通祇需一·六日，二者相較，時間距離縮短了百分之九十七·二。又如北京至廣州，從前要九十日，而鐵路祇要三·三日，兩地的時間距離縮短了百分之九十六·七。如將有鐵路直達各點之間的新舊時間距離綜合比較，其平均縮短比例是百分之九十七。若從東北



極邊的瓊瑋做起點，經瀋陽，大同，太原，漢口，長沙而至廣州，再由這條南北的長線向東，直至國界和海岸，其間所包括的地區佔有了中國鐵路里數百分之九十四強。在這區域之內的邊境要地，都有鐵路直達，所以這地區的時間距離可說是縮短了百分之九十七。

在鐵路系統以外還要接駁公路的地點，例如北京到蘭州這段路，鐵路祇能到寶鷄，從寶鷄向西還要接駁公路才可以到蘭州，鐵路和公路合計全程需時約七天，比起舊式交通的五十五天，北京蘭州二地的時間距離縮短了百分之八十七·三。又如北平到迪化，要繞道蘭州，這段路程三分之一可由鐵路，三分之二要走公路，鐵路公路如果沒有意外阻礙，需時共約二十三天，比起從前的一百四十天，兩地的時間距離縮短了八十三·九。如果將北京至蘭州，迪化，庫倫，昆明和成都等西北和西南邊區要點的現代時間距離綜合計算，比起舊式交通時間，平均減削了百分之八十三。換言之，鐵路和公路的發展，使西北和西南要地至北京的時間距離減縮了百分之八十三。近年浙贛湘桂鐵路系統的建立和西南公路的展築，是改變西南對其他地區的空間關係的有力因素。

如果撇開統計數字，看看代表數字的地圖，則中國現代空間形勢變遷的概畧就更清楚。地圖中央代表新式陸路交通時間距離的縮影，與原有地圖相較，在形狀上是失了各地區之間的地理空間比例，因為各地區的時間距離的縮減程度，並不一致。東北和沿海地區在時間距離上的縮小，遠超西北和西南地區。在鐵路和公路交通系統下的東北與沿海地區，祇等於以前人力畜力交通時代的幾個大縣份。例如從廣州經北京而至東北邊境的瓊瑋，全程約四千四百公里，鐵路交通如果不受戰事阻礙，就算把途中轉車耽擱算上去，也不過七八天即可抵達。但從廣州到曲江，路程不過二百五十四公里，所經不過五個縣份，而從前步行平均要八天至十二天才去得到（註二十）（如果以急行軍的速率，在良好天氣之下，五天可以從曲江趕到廣州，可是這並非一般的旅行速度。）然而若由迪化或昆明到北平，新式交通的時間距離和以前相較，並沒有這樣大的懸殊。中國由旅行時間所引起的空間縮短的形勢，各地區並不一致。

沿海地區空間劇烈的縮減，在許多社會經濟和政治現象裡已反映出來。二三十

年前沿海人士的名片，總印有個人的省縣籍貫，現在的私人名片，尤其是在華南，許多已將籍貫一項取銷，祇印個人的姓名和職銜。地方本位的人事關係已因時間縮短而漸致薄弱，人對人的關係當中，已經不必特別去根究彼此的地方來源。二三十年前漢口到廣州辦貨的客幫，在廣州的整個經濟裡並不很重要，但現在漢口幫常有左右廣州商場某部份的力量。二三十年前，中國東半部的政治還是陷於此起彼伏的地方割據狀態裡，但在這地區的空間已減縮成幾個大縣份的情況下，這裡面再也不能有長期性的割據和偏安。

但西北和西南地區的人事現象，並未反映出同程度的空間收縮。西南省份的社會政治向來不和海岸作敏銳的反應或密切的共鳴。例如抗戰期前的川亂，總像是一個不會溢出赤土平原以外的孤立漩渦。一枝西北的回教軍隊，在沿海人民的觀念裡還是帶着神秘色彩。在地理上的距離，沿海地區之離新疆比離歐美近得多，然而沿海人民對新省邊事，遠不如對歐美事情瞭解的真切。西陲之疏遠，沿海之緊湊，就反映出各地區空間收縮程度之不一致。

以上所說各地區的空間收縮程度，僅以鐵路或公路線上的城市為根據，現代陸路交通線外的地方，其空間關係的變動並不與此一致。縱在現代交通比較上最發達的中國東半部，還有很廣大的地區遠離現代交通線之外。但是，現代長途陸路交通線所聯繫的都是經濟和政治上的名城重鎮，而這些城鎮又是支配週圍廣大地區的中心點，在社會，經濟和政治上，都操握了週圍地區的優勢。從這一點看來，上面的數字和圖解還可以希望不失事實變遷真象的梗概。

縮短空間的因素，自然不祇是新式的陸路交通運輸系統，此外水運和空運都極關重要。中國的現代水運歷史比陸運歷史長，它在溝通南北沿海及宜昌以下的東西交通，都發生握要作用，而近年空運的勃興對於中國全境的空間縮短，更形重要。但以材料的限制，本文僅能以陸運作範圍。單就陸運看來，現代交通運輸系統的發展，可說是相當地增強了中國東半部各省區的空間配合，為東半部立下了經濟和政治統一的初步條件，但是東半部以西，還是聯絡散漫的遼濶地區，中國幅圓的廣大，還是國家經濟政治組織的一個難題，還未曾能夠象徵國家經濟政治上有組織的

潛力，因為空間和組織的緊湊，是相尅而不是相成的因素。

### 註 釋

- (一) R. D. McKenzie, *The Metropolitan Community*, 1933, pp. 144—157.
- (二) 白壽彝，中國交通史，一九三七，頁一〇一至一〇六，一五二至一五八，二〇八至二一〇。
- (三) 大清摺紳全書，光緒十九年，卷一，頁十四至二十。
- (四) 大清摺紳全書，光緒丁未(三十三年)，頁五起，欽定戶部則例赴任憑限。
- (五) 此行數字採自第一表的赴任憑限日期。
- (六) 鐵路行車時間，以載客快車為標準，行車速度的計算包括中途停站所費時間。行車速率以一九四八年的事實為根據，但如遇一九四八年中已停頓或凌亂到沒有了標準的路段，則根據一九四八年以前的最近的材料。各地區的鐵路行車速率並不一致，華北鐵路平均每小時三十四公里，華南鐵路二十七公里。經過多年戰亂摧殘之下，就是勉強通車的鐵路，其行車速度也降低了許多。
- (七) 公路汽車行車速度，每小時平均約二十七公里，較諸華南區的火車，無大差別。但在目前中國的公路上開駛汽車，除了停息食飯等耽擱，每天祇能行五小時上下。長途的火車則日夜二十四小時可以不斷開行。
- (八) 因為舊式交通時間以日計算，所以新式的鐵路公路交通時間亦以日計算，以便利二者的比較。而且在動亂中的鐵路和公路交通，時間並不準確，不必以小時計算。
- (九) 北京至錦州五九七公里，行車一七.五小時；錦州至瓊瑋一四四六公里，行車四二.五小時。見陳鐸編，新製中國地圖，一九三四年版，及丁文江等編，中國分省新圖，一九三九年版。
- (十) 北京至瀋陽二一.五小時；瀋陽至延吉一八.五小時，參看喻守真等編，全國都會商埠指南，一九二六，卷上，頁五四，又陳編新製中國地圖，頁九，全國鐵路表，及丁編中國分省地圖。
- (十一) 北京至瀋陽二一.五小時，瀋陽至安東七.五小時，參看陳編新製中國地圖，頁六。
- (十二) 北京至張家口，經京綏鐵路，六小時；張家口至庫倫一二二五公里，公路汽車須行四五.四小時，參看喻編全國都會商埠旅行指南，卷上，頁一五七；及中央統計處，全國公路統計，一九三五年，頁七一至七四，九三至九四。

- (十三)北京至鄭州，二三小時，鄭州至寶雞，二二小時，皆由鐵路，寶雞至蘭州改乘公路汽車，六〇一公里，二三小時。參看全國都會商埠旅行指南，卷上，頁一七三；全國公路統計頁六五至六六，六一至六二；及中國分省新圖。
- (十四)北京至蘭州需時七日，見上，蘭州至迪化二一一四公里，公路汽車七八小時。參看全國公路統計頁六七至六八，九一至九二。
- (十五)北京經衡陽至獨山，鐵路行車九三·三小時；獨山至重慶，公路汽車十五小時；重慶至成都，公路汽車十七小時。參看全國都會商埠旅行指南卷下，頁六十，卷上，頁一六一；全國公路統計，頁三九至四二；中國旅行社編，旅行覽便，一九四八年八月出版；又全國公路統計，頁四七至四八，五一至五二。
- (十六)北京經衡陽至獨山，鐵路行車九三·三小時；獨山至昆明，公路汽車三十二小時。參看註十五資料，及全國公路統計，頁三九至四零，四七至五零。
- (十七)北京至天津，鐵路二·五小時；天津至上海鐵路，三〇·五小時。參看一九三四年天津市志編纂處編，天津概要下冊交通編，頁四至六。
- (十八)北京至上海，鐵路三三小時，上海至杭州，鐵路六小時。參看註十七資料，及全國都會商埠旅行指南卷下，頁一三二。
- (十九)北京至漢口，鐵路三十三小時；漢口至長沙，鐵路十四小時；長沙至廣州，三十二小時。參看全國都會商埠旅行指南卷下，頁六〇至六一。長沙至韶關之里程，各方資料均有出入，此處里數係根據全國公路統計，頁四一至四二。
- (二十)虞實齋，粵南偶記，光緒十九年，頁八一。