

陳原著
卜編

中國地理基礎教程

華北書店發行

中國地理基礎教程

陳 原 著

華北書店發行

民國三十二年七月

民國三十三年七月

中國地理基礎教程 下

著者 出版者 總店 經售處 分店

三民書局 陝西·延安 交通郵局信箱 第一百號 沈野·河南店 左橋·廣田

元 六 價 每

目錄

第四部 交通・運輸・貿易

第九章

鐵路・公路・航路

一一一—一二三

一 中國交通的特質

一二

二 鐵路的地理分布

一四

三 公路的地理分布

一一

四 航路

一四

參考資料：中國鐵路延長里數及關係國表

一六

列強在中國鐵路投資分配表

一八

中國鐵路之地理分布	九
中國主要內河航路系統表	二〇

第十章 航空・郵政・電政	二四——二六
--------------	--------

一 中國航空路線的地理分布	二四
二 郵政	二五
三 電政	二九

第十一章 國內外貿易	三三——四五
------------	--------

一 古代商路的沒落	三三
二 中國國內外貿易的特質	三五
三 抗戰前後對外貿易的概觀	三六
四 抗戰前後進出口商品	三九
五 對外貿易的地理性質	四二

第十二章 工業和工業的地理分布

第十二章 工業和工業的地理分布	四八——七〇
-----------------	--------

一 中國工業的地理分布	四九
二 工業中心	五〇
三 抗戰爆發後中國工業的新姿態	五一

四	中國工業合作運動	五四
五	重工業和軍需工業	五七
六	輕工業及其他地理分布	六四
七	中國工人的狀況	六八
育三	土地和耕地的分布	七一——九五
一	荒地	七二
二	中國農村的土地關係	七五
三	地租	七七
四	農村經濟的崩潰	七九
五	中國農村在抗戰中的新生	八〇
六	農業的地理分布	八三
七	主要農產品的地理分布	八五
八	農民的生活狀況	九一
	參考資料：各省耕地百分比表	九三
第十四章	列強在華的經濟勢力與日寇在淪陷區內的經濟掠奪	九六——一〇九
一	列強在華的經濟勢力	九六
二	列強在華經濟勢力的地理分布	九八
三	各國在華經濟勢力的考察	一〇〇

結論

四

日寇在華經濟侵略

參考資料：「華北開發會組」概況表

「華北振興公司」概況表

一一〇——

一一五

一 地理環境的作用

一一〇——

一一〇

二 中國地理環境和抗戰勝利的地理基礎

一一六——

一一八

附錄

一 研究中國地理途徑

一一六——

一一六

二 度量衡對照表

一一六——

一一八

後記

一一六——

一一九

第四部：交通・運輸・貿易

第九章 鐵路·公路·航路

提要

中國的交通事業是帝國主義商品深入農村的大動脈，是它在政治上軍事上瓜分中國的重要媒介，因此中國交通的發展，看出是國民經濟的要求。鐵路的延長一萬六千公里，大半在東三省及沿海各省。主要的鐵路，差不多在財政上都是依賴帝國主義的。中國鐵路車輛，損壞率非常驚人，抗戰進入二期以後，舊的鐵路綫多已淪陷，新綫止在經營中，公路的延長，一共有十五萬公里，增加極速。全國重要公路幹綫，特別是西南西北公路網都已完成。航業幾乎完全操在外人手上，對外航業不用說，即內河來說，百分之六四的輪船是外商的。抗戰以後，情形大為不同，水上運輸端賴內河航運，調整並加強內河航運便成為重要的任務。

一 中國交通的特質

雖然遠在幾千年前，據說中國人便發明了指南針，雖然遠在五百三十多年前，便有鄭和太監率領商船到南洋去（一四〇六年），但是中國的航業並沒有發達，而只有在

帝國主義的鐵蹄踏進這古老的國土，使它淪為半殖民地之後，中國的交通事業才開始生長，發展以至於略具規模。

因此，如果不把握着這基本的要點，便不能發現中國交通的特質。那麼，這個特質是什麼呢？

首先，中國的交通事業是帝國主義商品由口岸市場深入內地農村的大動脈，是列強輸出的對象。

其次，中國的交通事業是帝國主義在政治上軍事上瓜分中國的重要媒介。鐵道、公路與航路，便利了帝國主義的瓜分中國，劃分勢力範圍，實行軍事干涉政治侵略的企圖。日本在東三省交通事業規定了九一八侵略的基礎，便是顯明的例子。

第三，中國的交通事業的主動力既在帝國主義，因此中國交通的發展並不是國民經濟發展的要求，而且對國民經濟本身並沒有好的影響，甚至不能促使國內市場的統一，反而分割了國內的市場。

基於上面所說的特質，中國交通事業的地理分佈，就顯得異常不平衡。就鐵路來說，抗戰前全國鐵路的百分之三七・四，是在東三省的範圍內。而華北六省（河北、河南、山東、山西、綏遠、察哈爾）却佔去百分之四十二，剩下來的約百分之二十，沿海四省（蘇、浙、閩、粵）即佔去一半，也就是說只有百分之十左右，亦即一千四百餘公里的鐵道是分布在內地西北、西南的省分。就公路來說，則江西、福建、湖南、

●據錢亦石：『近代中國經濟史』第二三〇頁的表計算而得。

湖北、貴州、陝西、甘肅這幾省發展得特別快，原因是很簡單的，因為從民二十年到民二十五年這幾省是主要的軍事區域。

也是基於上面所說的特質，中國的交通事業的經濟實權，大部握在日、英、法、德的手上。鐵路的投資，差不多全是帝國主義資本，而海外交通路線更不消說全任外人支配，僅有的內航事業，稍具規模的也無不在列強掌握中。

抗戰改變了這形勢。抗戰使中國國民經濟起了根本的變化，使它走向獨立自主的路上，而交通系統的建立，也趨於獨立自由。自從七七事變到今天，鐵路陷了差不多八千餘公里，佔百分之八十以上，公路陷了六萬多公里，佔百分之六十以上，航道陷了一萬五千餘公里，但另一方面却新開闢了西南、西北的陸路交通路線，建立了西南、西北的公路網，並且計劃要建設西南西北的鐵路網，而內河的航運也在改良發展中。這在地理的觀點上說，無異重新有系統地計劃的再建我們的交通綫，實在是使中國交通事業脫離帝國主義縛束走向自主路上的重要事實。

二 鐵路的地理分布

一部中國鐵道史，其實就等於帝國主義的交通侵略史。而重要的鐵路幹綫，却差不多都在民國以前完成。也可以說，中國建築鐵路時期很短，只有從一八九五到一九一一年這十六七年間。從一九一一到抗戰爆發，鐵道的建築沒有什麼進展，等到七七以後才有了轉機。這轉機是表現在什麼地方呢？首先是從帝國主義的操縱和經濟侵略的目的下擺脫出來，以國防及內地經濟發展為中心，有計劃的與築路。其次因為戰

事的關係，不得不從中原或者甚至長江以北的地區移到『荒蕪』的西南西北去建立新的路線。

中國的鐵道延長一共只有一萬六千多公里。這其中包括了中外合辦及外人承辦的三千五百九十五公里，省市以及民營鐵路一千八百八十七公里，以及國營的一萬公里。照全國面積算起來，每百平方公里僅得〇・一四公里的鐵道；按全國人口計算，則每萬人才分到〇・二八九公里。比之社會主義和資本主義的國家，固然相差幾十倍，即比之殖民地如印度，也相差很遠的。

●比較表：

國別	鐵路延長(公里)	平均每百方公里面積所得鐵道(公里)	平均每萬人所得鐵路(公里)
蘇聯	七十七、六〇〇	〇・四	四・八
英國	三二、八〇〇	一四・二	七・三
美國	四〇、八〇〇	五・一	三二・三
法國	四三、五〇〇	八・〇	一〇・四
德國	五八、四〇〇	一二・五	九・一
日本	二一、五〇〇	五・六	三・三
中國	一五、四六九	〇・一四	〇・二八九
印度	六〇、〇〇〇	一三・〇	一・七

正因為中國鐵路多半是民元以前的建築，所以就現在的鐵路分布圖來看，幹線的中心，不是武漢，不是廣州，不是南京，反而是經濟上沒多大意義但在民國以前政治中心的北平。經過北平有四條長大的幹線：東北經渤海口入東三省（北寧鐵路，即以前的京奉鐵路，北平至遼寧）；西北經張家口，大同而至包頭（這就是平綏鐵路）；南下的第一條幾是經過天津至遠浦口（這是津浦鐵路）；由此淮河到南京，接京滬路到達上海（中國最大的貿易中心）；另一條有線却經過百家壩，鄭州而達漢口（平漢路）——由此黃江到武昌，接粵漢路經長沙衡陽而達廣州（南方的出海口）。從廣州靠廣九路到達九龍半島，渡海而至英國的遠東貿易港「香港」。

貫通東西的鐵路綫，至今還沒有完成。例如隴海鐵路，便計劃由江蘇的海州（即東海）經過徐州（與津浦路相交），開封，鄭州（與平漢路相交），洛陽，潼關，西安而達甘肅的蘭州，由此接蘭伊線直通新疆。但目前只由海州通至寶雞。

抗戰以後通車的最長以南東西幹線——浙贛路跟湘桂路的聯結線。靠了這，從上海經南京入杭州，浙贛路的起點（經金華而達南昌）（浙贛路的終點）接粵漢路的枝線而達衡陽，由此起便是湘桂路的起點，經零陵而入廣西的桂林，由桂林延至柳州（現在通車至此），出南京入鎮南關（這是滇南鐵路）而與安南相接。

③ 粵漢路是一九〇一年開工一九一八年通車，但其間韶州至株州一段至一九三六年夏季才完成。

④ 柳州至南寧因軍事形勢關係，或將改變計劃。

此外就剩下各自爲政的地方鐵道了。例如山西的同蒲路（大同至蒲州）由法國資本興築，不在滄關與甯海路聯絡，反而終止于蒲州。在雲南，却由昆明築一條法國資本的路，直達安南出口，這條路與國內幹線毫無聯絡，顯然只能作爲法帝國主義回雲南作經濟侵略的動脈。在廣東還有三條小鐵路，由廣州至三水（廣三鐵路）係入桂的預備綫，由汕頭至潮安（潮汕鐵路），由公益至斗山（新寧鐵路），後兩者跟幹綫毫無聯絡。而在山東有德資的膠濟鐵路（由青島至濟南，與津浦路相交），在山西還有平漢路的支綫：石家莊至太原一段（正太鐵路）。

至於東北的鐵道，可以說一向在日本帝國主義的侵略下自成系統。除了北寧路直入北平以外，在東北有兩條主要的幹綫，一是帝俄興築的中東鐵路，橫貫吉黑兩省⑤，另一是日軍侵略的主要路線：南滿鐵路（由長春經瀋陽直達大連，另由瀋陽出安東而至日本的殖民地朝鮮的京城）。南滿鐵路的另一支綫則由瀋陽北面的四平街通至洮南（四洮鐵路）。

抗戰前，在中國偌大的原野上，只有疏疏落落的幾條鐵路。它的地理分布，已可一目了然。據錢亦石的統計，把分布的數字列如下表⑥：

⑤ 一九三五年三月二十三日蘇聯本報強調遠東和平的精神，以一萬四千萬日金把中東路售予日本。

⑥ 據錢亦石，『近代中國經濟史』第三〇——三二頁改編計算而得。

一 東北鐵道網

遼寧：

二七一〇公里

吉林：

一三三〇

黑龍江：

一一八〇

五、三二〇公里

佔三八・四%

二 華北鐵道網

河北：

二二二〇

河南：

一五二〇

山東：

一二四五

山西：

四〇〇

綏遠：

二五五

察哈爾：

二二五

五、九九五公里

佔四二・〇%

三 沿海鐵道網

江蘇：

八七五

浙江：

二五八

福建：

三〇〇

廣東：

二一〇

一、三七三公里

佔九・一%

壞壞，是世界各國望塵莫及的，一方面表示路政腐敗，效率甚低，另一方面即充分證明運輸能力薄弱，人們寧願用廉價的畜力人力來運輸貨物。據一九三五年十月間全國各鐵路統計：各路共有機車一、二八輛，其中修理或待修的有三、五輛，佔百分之二十八，貨車共有一四、六五六輛，在修理中的有二、二五八輛，佔百分之十七，卡贊寧氏也指出「在國有的鐵路上，近十年來損壞了五〇%的機車，三〇%至四〇%的車輛」，字林西報的記者曾寫同篇路也說過：「列車速度等於步行，沿途軌軌工程極不堅固，常常發生障礙。該路共有機車十五輛，日下破壞者達十二輛之多」。機車、車卡，以至鋼軌、枕木，從來都是從英美法輸入的，每年的數額實在可觀。

粵漢路內全線通車在第一期抗戰中有非常重要的意義，據張部長的話，「從二二年七月起至二十七年九月止，開車達一千一百七十七次，輸送人口二萬人，國際輸入器材每日五百至六百噸。而在二十七年五月至九月，平均每月輸送部機十五萬人。」粵漢退守以後，我國主要的幹線已縮短六、六五六公里。目前新建的鐵路，除湘桂路衡株段（三六〇公里）廿六年八月十三日開鑿，桂柳（桂林至柳州）於二八年十二月先後通車，預定二八年十二月完成，此外八百六十公里滇緬路（昆

③ 引見『中國經濟年報』第二輯一七七頁。

④ 見『中國經濟地理』一一五頁。

⑤ 見上海『字林西報』一九三五年四月二十五日。

⑥ 見張嘉璈：『抗戰以來之交通設施』（中央週刊二十一至二十二期）。