

旧版文章

天人古今

- 古今通论
- 古代通论
- 世界史论
- 当代三农
- 现实问题
- 旁通类鉴

先秦史论

- 先秦通论
- 原始经济
- 文明起源
- 夏商西周
- 春秋战国

汉唐史论

- 汉唐通论
- 战国秦汉
- 秦国秦代
- 西汉东汉
- 魏晋南北朝
- 隋唐五代

宋元史论

- 宋元通论
- 唐宋通论
- 北宋南宋
- 辽金西夏
- 蒙元史论

明清史论

- 明清通论
- 明代通论
- 明中后期
- 清代通论
- 清代前期

近代史论

- 近代通论
- 清代晚期
- 民国通论
- 民国初年
- 国民政府
- 红色区域

现代史论

- 近世通论
- 现代通论
- 前十七年
- 文革时期
- 改革开放

学科春秋

- 学科发展
- 专题述评
- 年度述评
- 学人学术
- 学者小档

理论方法

- 史观史法

国学网——中国经济史论坛 / 他山之石 / 美国史坛 / 《大分流》及评论 / 《大分流》附录A

《大分流》附录A

2004-10-24 彭慕兰 史建云提供, 旧版文章 点击: 1130

《大分流》附录A

《大分流》附录A

作者: [彭慕兰](#) (中国经济史论坛于2004-2-1 18:56:15发布) 阅读558次

《大分流》附录A

人均陆地运输能力的比较估计
1800年前后的德国和印度北部

尽管水运有很大的成本优势,但在很多前现代经济中绝大多数商品是通过陆路运输的:水路常常根本无法利用,或者在到达和离开岸边前后需要走很远的陆路。然而几乎不存在对任何前工业经济实际的或可能的陆路运输货物量的估计。

一个珍贵的例外是维尔纳·松巴特在《现代资本主义》(《Der Moderne Kapitalismus》第2卷,第1部分,339-341页)一书中对德国1800年前后情况的推算。他依靠的是1846年在德国海关同盟范围内陆路运输和旅行所用马匹的一个统计,他认为这个统计略低于1800年使用的马匹数(因为开始修筑铁路应该使拥有马匹的欲望逐渐下降)。然后他乘以一个每匹马能够负担的合理的载重量和每天行走的距离,并假定每年250个工作日。(这最后一个假定未作描述,更不必说解释,但它对调整他的数字来说却是必需的。)结果是每年50000万吨千米或每年32500万吨英里。

在最近的一篇论文中,哈比卜估计印度北部的班贾拉斯(banjaras,赶着牛群流浪的种姓,他们为别人运货,有时自己也成为商人)的陆路运输能力为每年82100万公吨英里。尽管哈比卜的一个关键变量数字——班贾拉斯的牛群的规模——根据的是非官方观察家的粗略推论,而不是调查统计,但它看来可能是过于保守了。

此外,哈比卜的估计是根据每年大约115个工作日——不到松巴特的数字的一半。班贾拉斯没有固定住所,牛群为了到处寻找食物需要不停地转移——正是由于它们沿着大路放牧并且很少吃购买的食物,它们才成为一种非常廉价的运输工具,出于同一理由,哈比卜假定它们每天只能前进六七英里。因而,哈比卜的工作日数字——为了尽可能保守而作的选择——对我们的比较来说似乎过低。为了估计运输能力,我们完全可以不去估计工作日的数量和比较每天可以运输的能力。我选择了另一种方法,使结果略微(尽管只是略微)向有利于德国的方向倾斜:假定松巴特的工作日估计数是合理的,同时把哈比卜的数字加倍,以使它大致体现每年230个工作日(而德国是250个)。哈比卜的数字变成了每年164200万公吨英里,即松巴特数字的5倍多一点。能力比较中一个最后的不确定性是松巴特没有具体说明是英吨还是公吨——如果他指的是前者,那么印度北部的数字就需要进行调整再增加10%,从而使它达到了德国数字的5.5倍。

最后,我们需要除以人口;这里的数字也是粗略的,但我们可以确定合理的范围。麦克伊迪和琼斯(McEvedy and Jones)给出的后来成为德意志帝国的地区在1800年的数字(因而与松巴特所依据的关税同盟马匹统计涵盖的地区大致相同)是2400万;尼珀代(Nipperdey)给出的同一时期和地区的数字是3000万。对印度的估计变化很大:《剑桥印度经济史》列出了整个次大陆1800年的一系列估计,在13900-21400万之间。然而这些

历史理论
领域视野
方法手段
规范学风

史料索引

古今文献
考古文物
简帛文书
回忆追述
社会调查
论著索引

论著评介

通论文集
古代史著
明清史著
近代史著
现代史著

动态信息

期刊集刊
网站网刊
团体机构
学术会议
研究动向

他山之石

世坛综考
美国史坛
西欧史坛
东亚史坛
其他地区

池月山云

文史随笔
知识小品
诗词诗话
文艺点评
小说演义
史眼世心

数字中的大部分在17000-19000万之间。如果减掉印度南部班贾拉斯活动区域之外的约2000万人口，我们的范围是15000-17000万：在德国人口的5到7倍之间，由5到5.5倍的陆路运输能力为之服务。

这意味着德国的人均陆路运输能力可能高于印度北部，但并不高很多。此外，我们的数据可能向着对印度不利的方向倾斜。班贾拉斯专门从事远距离运输，这意味着我们遗漏了用于向本地市场驮运货物和其他短途旅行的畜力运输；在一个前工业经济中，这类旅行可能占了陆路运输量的大部分。相反，松巴特计算了所有运输用的马匹，明确地包括了那些主要用来载人而不是货物的马匹。在数据不确定的条件下，最终的比较是不可能的，但看来可能的是，运输能力大致相同——并且两地都有大量可以使用的能力未经利用。

出处：史建云提供

责任编辑：echo

[发表评论](#)

[查看评论](#)

[加入收藏](#)

[Email给朋友](#)

[打印本文](#)

如果你想对该文章评分, 请先[登陆](#), 如果你仍未注册, 请点击[注册链接](#)注册成为本站会员.

平均得分 0, 共 0 人评分

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10