

试论陕西近代交通建设及历史作用

杨 洪

(西北大学 应用社会科学系, 陕西 西安 710069)

摘 要: 近代陕西交通建设始于 20 世纪 20 年代初期。随着公路、铁路的修筑以及航空、水路运输的开辟,到抗日战争期间初步形成了以公路为主体的陕西近代交通运输网络。近代交通运输网的初步形成,加强了陕西与东南各省市的联系,促进了陕西工农业的发展和商业贸易的繁荣,为近代陕西社会经济的较快发展奠定了基础。

关键词: 陕西;近代;交通建设;社会经济发展

中图分类号: U12/18

文献标识码: A

文章编号: 1671-6248(2005)04-0018-06

Modern traffic construction and its historical functions in Shaanxi

YANG Hong

(Department of Social Sciences, Northwest University, Xi'an 710069, China)

Abstract: The modern traffic construction in Shaanxi started in the initial stage of the twenties of the 20th century. With the building of highway and railway and the opening up of aviation and water-way, the modern communications and transportation network in Shaanxi was tentatively formed, with highway as the main part during the Anti-Japanese War. The preliminary shape of the modern transportation network strengthens the connection between Shaanxi and other provinces in the southeast, promoting the industrial and agricultural development and the prosperity of the trade and business. It has also established the foundation of rapid development for Shaanxi economy.

Key words: Shaanxi; modern; traffic construction; development of social economy

交通建设与社会经济发展的关系十分密切。交通的四通八达,可以促进社会经济的快速发展,因此,它是衡量一个地区经济发展状况的重要尺度。近代以来,陕西战争仍频、政局动荡不稳,加之连年自然灾害,交通建设事业几乎处于停滞状态,导致地域辽阔、自然资源丰富的陕西长期处于封闭落后状态中,成为全国最贫困的地区之一。

直到 20 世纪 20 年代,陕西的近代交通建设才开始起步,20 世纪 30 年代有所发展,抗日战争期间达到高潮。公路、铁路的修筑以及航空、水路运输的发展,初步形成了以公路为主体的陕西近代交通运输网络,改善了自近代以来陕西交通运输的落后状

况,有效地促进了陕西近代社会经济的较快发展。

一、陕西近代公路运输网络的形成

在陕西,公路、铁路出现以前,陆路交通运输主要依赖驿道。但是,近代以来随着社会经济的发展,古老的驿道运输已经远远不能满足各方面的需要。特别是清末民初,由于西方资本主义势力对中国经济侵略的步步深入,导致陕西传统自然经济结构逐步解体,古老的驿运体系也开始逐步衰落。1913 年 1 月,国民政府交通部下令全国从当年起废除驿运。这标志着古代驿运开始走向终结,开办近代公路运输已是大势所趋。在东南各省市资本主义经济发展

的影响下,一些内地省份相继修筑公路,开办汽车运输业务,当时陇海铁路的修筑已接近了西北的门户——陕西。先进的交通运输给人们带来了方便,开阔了视野,陕西军政当局和一些地方官绅开始酝酿集资修筑公路,筹办汽车运输业务。

(一)初创时期

20世纪20年代是陕西近代公路交通事业的初创时期。1919年,驻守潼关的陕西籍军人张藩看到陇海铁路已通到河南渑池的观音堂,必将继续向西延伸,为了与铁路运输相配合,开办汽车运输不仅是大势所趋,而且是有利可图之事。于是,他联络陕西地方官绅和省府要员筹办建设西(安)潼(关)公路。经过一番周折,1921年冬西潼公路开工,到1922年上半年建成通车^[1]。这是陕西近代交通建设史上最早的公路。这条公路“千辛万苦始告厥成,虽全系土路,未能持久,但总算为陕人开了一个新纪元”^[2]。使陕西的陆路交通由古老落后的驿运时代,开始向先进的汽车运输时代过渡,成为整个陕西地区陆路交通发展史上的转折点。

西潼公路建成通车后,往来旅客颇称便利,陕西军政当局也感到:“西北一带,幅员辽阔,物产丰富,徒以交通阻塞,以致各种事业远逊于东南,对于各种交通机关,力谋改良……而其成效已著者,实为汽车路之修筑。”^[3]因此,自西潼公路之后,陕西军政当局于1923年又着手修筑西凤公路。西凤公路东起西安,经咸阳、兴平、武功、扶风、岐山至凤翔,全长156.9 km,1930年建成通车。西凤公路通车便利了关中平原西部一带的交通,从西安出发到凤翔后,向西南可通过宝鸡到汉中、四川,向西北可通过陇县到甘肃。这样,它与西潼公路相连接,构成了横贯关中平原的一条东西干线。1926年9月,冯玉祥在五原誓师,参加北伐。同年11月,国民军入陕。为了便于军事运输,国民军和民工对西安至华阴县岳镇的140 km路段进行了一次较大规模的整修,使这一段公路质量得以改善和提高。同时,国民军还出动士兵并动员沿线民工,对西安至长武的大车道略加改善,使西安至长武勉强可通汽车,后称其为西长公路。

20世纪20年代陕西的交通建设,由于受政局动荡、财政困难、连年自然灾害诸因素影响,进展缓慢。即使已建成的若干条公路,也由于质量太差,仅能勉强行驶汽车,交通事业的发展仍相当落后,严重地阻碍着这一地区的经济开发。

(二)发展时期

20世纪30年代是陕西近代公路交通建设事业

的发展时期。1931年九一八事变后,日本很快侵占了中国东北全境,并以此为基地,企图进一步吞并全中国。在这种严峻形势下,国民政府开始向西南、西北地区实行战略转移。当时,西北地区经济落后,多年军阀混战造成的创伤尚未愈合,特别是交通不便,很难适应当时战略转移的需要,因此发展交通成了开发西北、建设战略后方的第一要务。

1934年1月,全国经济委员会在西安成立西北国营公路管理局,并制定西北公路运输计划大纲。由于西北各省财政困难,国民政府经济委员会乃决定出资协助西北各省发展公路事业。首先计划拨款改建西兰公路,修建西(安)汉(中)公路。西兰公路的改建工程开始于1934年5月,是在1927年西北军修筑的简易公路基础上进行的。由于该路干线较长,沿途多山,施工期间恰逢多雨季节,加大了施工难度,因而到1935年4月才最后建成通车。“西安至兰州实测长706 km,晴天小汽车两天半到达,大汽车四天到达,同以前行程天数相比,是大大减少了”。^[3]西兰公路的建成,对中原内地与西北五省的往来与联系提供了方便。西汉公路起自西安,止于汉中,是沟通陕西中部关中平原与陕南汉中盆地的一条重要干线。西汉公路全长477.6 km,于1934年9月动工修建,1935年12月完工。西汉公路的建成通车对陕西与四川、湖北的经济交往发挥了重要作用。

在国家投资发展陕西公路交通的同时,陕西地方政府也自筹资金兴办交通事业。时值杨虎城将军主持陕政,他深感发展交通是打破保守封闭、发展经济文化的重要条件。1931年国民政府投资兴建的陇海铁路由河南向陕西推进,杨虎城对此表示了极大热情,他一方面积极派出部队参加铁路建设;另一方面为配合铁路运输,加快发展陕西的公路交通。到抗战前,陕西地方政府已建成“西(安)朝(邑)公路、西(安)周(至)公路、西(安)南(五台)公路、西(安)子(子午口)公路、(三)原渭(南)公路、咸(阳)榆(林)公路、渭(南)蒲(城)公路、渭(南)大(荔)公路、凤(翔)陇(县)公路、汉(中)宁(羌)公路、西(安)荆(界牌关)公路、绥(德)宋(家川)公路、富(县)宜(川)公路等十多条省内公路。”^[4]这些公路构成了陕西近代公路网的雏形。

(三)高潮时期

抗日战争期间是陕西近代公路交通建设事业发展的高潮时期。这一时期重点是建设以西安为中心的陕西公路交通网。1937年7月7日,日本发动了

全面侵华战争,先后侵占了中国华北、华中、华南大片国土。西南和西北地区成了中国抗战的大后方,战略地位十分重要。由于政治、军事等多方面因素的影响,在八年抗战期间,陕西公路交通事业发展迅速。由于战前陕西公路网已具雏形,因此抗战爆发后,陕西地方政府又修筑了许多公路支线,把省内的重要城镇连接起来,并对一些公路进行了改建和扩建,建设和完善了以西安为中心的陕西公路交通网。这期间,陕西为了加强陕南与湖北的联系,修筑了自汉中经城固、西乡、石泉、汉阴、安康、平利,越关垭子出陕西入湖北,又从界岭折入陕西到达终点白河的公路,称汉白路。为了加强陕甘川三省的联系,修筑了宝平公路。宝平公路自宝鸡经千阳、陇县等地止于甘肃东部重镇平凉四十里铺。宝平公路贯通后,可以把陇海铁路、宝汉公路、西兰公路与宁平公路联接起来,不仅使云、贵、渝、蓉北运之军用物资由宝鸡经平凉、银川而运往绥远大为便捷,而且对于陕西煤炭和陇东土特产品的外运也提供了便利。此外,陕西在这一时期还先后修筑了华(家岭)双(石铺)公路、白(河)老(河口)公路、汉(中)石(堰寺)公路、长(安)益(门镇)公路、烈(金坝)阳(平关)公路等多条公路,对于打通西北国际通道,运送军需民用物资,支援抗战,进行省际的经济交往,促进地方工业的发展,开发大西北,均起了积极作用。据陕西省统计室1947年10月发行的《陕西省政述要》中有关公路建设情况统计,截止1946年,陕西省公路建设总里程已达4 768 07 km。

抗战时期,中国共产党领导下的陕甘宁边区政府,为了发展经济和保证军事运输,把交通建设放在重要位置来抓。当时陕西地方政府从共同抗战的目标出发,也从资金和技术方面协助边区政府发展交通。从1937年到1943年,边区政府先后修筑了延(安)延(川)路、延(安)临(镇)路、延(安)郝(家湾)路、延(安)真(武洞)路、清(涧)子(长)路、延南(延安三十里铺至南泥湾)路、延(安)延(长)路即姚店子至延长路,筑路里程共计408.50 km。^[1]此外,边区政府还会同陕西省建设厅对咸榆公路中段进行了改建和扩建,使西北后方与山西抗日前线的军事运输畅通无阻。

二、陇海铁路西延

铁路对经济发展起着至关重要的作用。近代以来外国列强虽然在中国修筑了多条铁路,但是这些铁路主要集中在东南和东北地区,而广大落后的西

北内陆地区则无一寸铁路。1927年南京国民政府成立后,确定经济建设以铁路建设为重点。1928年10月,国民政府把铁路的行政管理从交通部划出,另行设立铁道部,负责办理全国铁路修筑计划以及铁路行政事宜。鉴于陇海铁路是从海州(连云港)直达西北地区的东西重要干线,铁道部乃决定将陇海铁路由河南灵宝向西延伸进入陕西,最后完成连云港至兰州全线工程,以求政治统一与经济发展。1930年~1937年,在国民政府铁道部和陕西地方政府的共同努力下;先后完成陇海铁路灵(宝)潼(关)段、潼(关)西(安)段、西(安)宝(鸡)段的建设,灵潼线全长72 km,1930年动工建设,1931年12月完工。潼西线全长131.8 km,1931年4月动工建设,1935年1月通车。西宝线全长173 km,1935年春动工兴建,1937年3月1日全部竣工通车^[4]。为确保陇海铁路机车用煤,陇海铁路局会同陕西地方政府于1939年4月动工修建咸(阳)同(官)铁路支线。该线全长138 km,1941年11月建成通车,在抗战的紧要关头,将同官地区的煤炭源源外运,有力地支援了抗战。

陇海铁路西延入陕,推动了陕西近代工业的发展,铁路沿线先后建起了纺织、面粉、火柴、化学、发电、榨油、机器制造等近代工业。经济的发展,反过来又要求交通运输业的发展。因此,这一时期陕西的公路建设也随之加快了发展速度。

三、陕西航空运输的兴起

陕西民用航空运输业开始于20世纪30年代初期。1931年5月,由中国和德国合办的欧亚航空公司正式成立,当时该公司开辟了上海至满洲里航线,并计划将航线经西伯利亚伸展至欧洲。然而随着九一八事变的发生,日军迅速侵占中国东北全境,致使该航线被迫停航。欧亚航空公司遂决定开辟沪新航线。1931年12月由上海经南京、洛阳、西安、兰州到新疆塔城的航线正式通航^[3]。沪新航线是经由陕西的首条航空运输线,对促进陕西的经济文化发展有着重要影响。

抗日战争爆发后,航空运输日益受到重视。随着战争形势的变化,西安逐渐成为西北航空运输中心。1941年以前,西安与东南、西北及西南的航线,均为欧亚航空公司经营,主要航线有西安与上海间航线,西安与兰州、宁夏、包头间航线,西安与成都、昆明间航线,西安与郑州、北平间航线^[3]。1941年欧亚航空公司被中国政府接管,其主要经营业务由

中国航空公司取代。

陕西近代民用航空运输业的兴起,促进了陕西与全国各地的经济交往,特别是经由陕西飞往欧洲国家航线的开辟,加快了信息传递,大开了陕西人眼界,为陕西近代经济发展创造了条件。

四、发展缓慢的内河航运业

内河水运具有载运量大、耗能少、成本低、投资省等优越性。陕西境内虽有不少河流,但由于受地形复杂、水流湍急、水土流失等因素的影响,给船舶正常航行造成了许多不便。因此,自近代以来,陕西的内河航运业虽有所发展,但发展速度缓慢,且规模有限,未能产生应有的经济效益。

(一)黄河航运

黄河为流经西北地区的最大河流,发源于青海巴颜喀喇山下,流经青海、甘肃、宁夏、陕西等省区,其航运情况因各省地理条件不同而各具特色。黄河从内蒙古托克托南折,在河曲进入晋陕峡谷地段,再由潼关以 90° 折东入三门峡。陕西境内黄河在禹门口以下进入平原,由韩城至潼关140 km可行驶木帆船,商运方便,运输的货物主要有粮、棉、煤等。

(二)渭河航运

渭河是黄河的支流,发源于甘肃渭源县之乌鼠山,流经甘陕两省至潼关入黄河。渭河在甘肃境内没有通航条件,自陕西宝鸡以下流入平原。但宝鸡至西安草滩一段,沙滩颇多,水大时才能自由航行。此段重要码头有虢镇和咸阳两处,虢镇为渭河上游航行的起点。陇南之药材、四川之特产、汉中之茶叶等多由此向下游启运;下游上行之船,也多到此为止。咸阳码头临近西安,兴平、武功一带的小麦、棉花多由此向下游启运。自西安草滩以下,直至潼关,河床较深,较大的木船可自由通航。此段重要的码头为草滩、交口、白杨寨三处:草滩属长安县,为盐码头,山西运来的盐多汇集于此,舟船亦以山西船为多;交口属临潼县,当河水较小时,甘肃的皮毛、药材,陕西的棉、麦等均由此向下游启运,下游运往西安的货物亦多在此卸载,载运者多为河南、山西的木船;白杨寨属渭南,是煤运码头,由山西运来的煤炭多在此装卸。渭河的通航历史悠久,在陇海铁路通车以前,从潼关上溯咸阳、虢镇有上千只的木帆船,水上运输十分繁忙^[6]。

(三)汉江航运

汉江又名汉水,发源于陕西南强县番冢山,东流经勉县、汉中、南郑、城固、洋县、石泉、紫阳、安康、旬

阳至白河入湖北,复经老河口、鄖阳、襄樊等地至汉口汇入长江,全长1497 km。近代以来,随着东南沿海地区资本主义的发展,传统的自然经济开始逐步解体,商业渐兴,汉江流经的秦巴山区所盛产的农副土特产品日益受到外界的青睐。各地客商纷至沓来,采购贩运漆、麻、木耳、五倍子等当地山货药材,民间贸易异常活跃,货流量不断增加,这时汉江上船家大量兴起,民间航运开始迈向兴旺。往来于汉江上的船家不仅运输山货土产,而且还承运其他大宗货物。在商品经济发展的影响下,山城安康逐渐发展成为陕南地区重要的货物集散地,安康至汉口间的水上运输成为这一时期维系陕南地区经济发展的命脉。

1920年~1937年是汉江航运的兴盛时期。当时航行在汉江上的大小商船,经常保持在2000余艘,绝大多数以安康港为中转港口,往返于安康、汉中和汉口之间。为适应航运发展的需要,汉江两岸还相继建立了一些较大的港口,如安康境内的晓道河港、流水港、岚河港、安康港以及洋县、石泉、紫阳等港口。这些港口终日商船云集,船桅林立,码头工人川流不息地装卸货物,十分繁忙,可见汉江航运业的发展已进入全盛时期。正当汉江航运处在兴旺发达之时,1937年7月日本发动了全面侵华战争。日军溯长江而上,于1938年10月占领武汉三镇,致使安康和汉口航运关系断绝,汉江航运缩短,船只往返只能到湖北老河口。1940年日军飞机又多次轰炸安康县城,给繁华的山城造成严重破坏,一些商号被炸,损失惨重,元气大伤。1944年老河口失守,船舶被迫停航,商场大受影响,许多商家行号纷纷倒闭,生意一落千丈,汉江航运也从此一蹶不振。

陕西境内其他一些河流,自近代以来也曾开办过一定规模的水上航运,对区域经济发展产生了一定影响,但作用不大。

五、交通建设对社会经济发展的作用

20世纪20年代兴起的陕西近代交通建设,对陕西的社会经济发展具有划时代的意义。公路、铁路的相继修筑,航空运输业的建立以及内河航运的发展,使陕西的工农业出现了较快地发展势头,商品流通范围迅速扩大,社会经济发展突破了区域性限制,在一定程度上改变了陕西传统的自给自足的自然经济结构,为陕西近代经济的发展奠定了基础。其影响与作用主要表现在以下几个方面。

(一)加强了东西部之间的联系

由于陕西近代交通运输网的初步形成,陕西与

东南各省的联系大为加强。不仅货物流通量较前有了巨大增加,而且促进了人口流动,东部地区的民众纷纷来到陕西垦殖或经商,陕西也有许多商人积极向东发展。1935 年出版的《陕西各界连云港考察记》一书写道:“陇海铁路东自连云港,西至西安,现已全线通车,西北大陆与太平洋之交通畅然无阻,对于西北社会民主之裨益,及对于政府建设西北之辅助,关系之大,不可胜述。”此外,陕西近代航空运输业的发展,便利了东西部之间的信息交流,航空邮运业务的开办,使来往邮件传递速度明显加快。总之,陕西近代公路、铁路、航空事业的发展,从时间和空间上缩短了东西部之间的距离。

(二)为陕西近代工业的发展奠定了基础

交通运输对工业发展至关重要。20 世纪 30 年代以前,工业建设在陕西几乎是一片空白。当时陕西仅开办有陕西机器局、延长石油官厂、制革厂、火柴厂等几家厂矿,并未对当时陕西经济产生重大影响。30 年代以后,随着陇海铁路西延入陕,掀起了陕西近代工业建设热潮,许多厂矿首先在铁路沿线兴起。公路网的形成为工业原料和产品的运输销售提供了保证。交通建设发展高潮之时也是工业发展最快之际。30 年代初至抗战前夕,由于交通事业的初步发展,陕西近代工业建设已有一定规模。抗战爆发后,作为大后方的陕西,工业建设规模达到近代以来最高峰。

据 1943 年 10 月发行的《陕行汇刊》记述:“西北方面的工业,因资金人员及交通种种关系,渐渐地兴盛起来了。陕西在西北各省中工业较为发达尤以陇海铁路及咸同铁路沿线各县为盛。全省在战前有机器制造厂 7 家,电气厂 1 家,制粉厂 4 家,纺织厂 5 家,毛织厂 2 家,漂染厂 1 家,火柴厂 4 家,印刷厂 1 家,化学酸厂 1 家,制药厂 1 家,打包厂 3 家,砖瓦厂 1 家,共计 31 厂家。战时新兴者有机器制造厂 14 家,制粉碾米厂 11 家,纺织厂 24 家,毛织厂 5 家,颜料厂 2 家,火柴厂 2 家,印刷厂 2 家,制革厂 4 家,制药厂 2 家,化学厂 2 家,电器厂 3 家,陶瓷厂 2 家,造纸厂 3 家,卷烟厂 3 家,水泥厂 2 家,猪鬃厂 2 家,榨油厂 2 家,酒精厂 6 家,液体燃料厂 2 家,卫生材料厂 1 家,玻璃厂 4 家;共计 98 厂家,在五六年间增加 3 倍以上,资本由战前总额的 796 万元增至 4 197 余万元,几乎 5 倍于前,其中以纺织厂资本最为雄厚,制粉厂次之。”这说明了陕西近代工厂的设立是随着交通的发展而不断增加的,而且大部分工厂都建立在铁路沿线。

20 世纪 30 年代初,陕西的煤炭工业也开始起步,当时资料统计表明,“1933 年陕西主要产煤地韩城、商县、彬县的煤产量分别是 13 200 t, 198 t, 688 t, 总计 14 086 t”,^[4]煤炭工业发展十分微弱,究其原因,“本省商办矿业因交通不便,一时未易发展,而且狃于积习,墨守旧法,故产量不丰。”^[4]而到 1938 年陕西的煤产量则上升为 2.4×10^5 t, 1939 年为 3.2×10^5 t, 1943 年增加到 6.727×10^5 t, 1945 年达 9.2×10^5 t, 全省大小煤矿增至 92 家。^[2]显然,陕西煤炭工业的迅速发展与这一时期的大规模交通建设是分不开的。以同官煤矿生产为例,该矿 1940 年产煤 20 700 t, 1941 年咸同铁路建成通车后,煤产量迅速上升,到 1946 年产量达 211 393 t, 增长 10 倍多^[2]。充分说明交通运输对工业发展的促进作用。

(三)促进了农业的进步

近代以来,陕西的经济主要还是以农业为支柱,而农业生产却十分落后,特别是陕西的棉麦生产长期徘徊不前,产量维持在较低水平。陕西农业长期落后的原因,一方面是由于生产资金短缺,农业技术落后,自然灾害频繁;另一方面就是交通不发达,阻碍了农产品的正常流通,影响了农民的生产积极性。20 世纪 30 年代以后,由于公路、铁路交通的发展,商品流通扩大,刺激了农业生产。首先,交通的发展为棉花的外销提供了便利条件。1920 年陕西的棉花种植面积为 855.77 km^2 , 皮棉的产量仅为 14 683.35 t; 而到 1937 年棉花种植面积扩大为 $3\,219.886 \text{ km}^2$, 皮棉产量增加到 53 514.5 t。^[7]陕西棉花种植面积的不断扩大和产量的逐年提高,固然与国民政府资助棉农扩大生产、推广优良棉种有直接关系,但交通的发展也是导致棉花产量大幅度增加的主要原因之一。当时陕西的棉花主要以外销为主。战前,陕西的棉花加工业极其有限,较大的纺织厂仅大华纱厂一家,年耗原棉甚微,因而陕西的大量剩余棉花,均需东运至郑州和沪汉等地销售。^[7]可见交通运输对陕棉外销所发挥的重要作用。其次,交通建设推动了陕西面粉工业的发展,小麦需求量急剧增加,也在某种程度上刺激了农民种植小麦的积极性,使这一时期小麦产量呈不断上升的趋势,达到了近代以来的最高水平。

(四)促进了商贸繁荣

陕西自然资源丰富,农副土特产品遍布全省各地。近代以来,由于交通不畅,难以开发,而陕西的近代工业又不发达,急需的工业品也不易运进。交通运输成为发展陕西商贸的前提。20 世纪 30 年代

初至抗战期间的陕西交通建设,促进了陕西商贸的繁荣。陕西的棉花、皮毛、桐油、生漆等农副土特产品开始大量外销;同时也从外省大量输入毛巾、袜子、肥皂、玻璃、颜料等日用工业品,输出输入商品价值总额不断上升。据统计,1932年陕西商品的输出和输入总额分别是936.8万元和1218万元,而到1936年则分别达到2477万元和2971万元。^[3]商品输出输入总额的不断增长,反映了陕西商贸规模不断扩大的趋势,而这种趋势和当时陕西交通建设是同步发展的。陕西近代公路网的初步形成,使关中的西安、宝鸡,陕南的汉中,陕北的榆林等市县发展成为省内乃至西北地区的商贸中心和货物集散地。

六、结 语

陕西近代交通运输事业在20世纪30年代~40年代虽有一定发展,但和东南各省市相比较,差距甚远,仍严重制约着陕西社会经济的进一步发展。因此,只有大力发展交通运输事业,才能促使陕西从封闭落后状态中解脱出来。然而国民党政府开发西北的热情却随着抗日战争胜利而日益减弱,致使发展中的陕西交通建设事业逐渐停顿下来,最终导致陕西经济发展又跌入低谷。

全面考察陕西近代交通运输事业建设状况及特点,分析其对当时社会经济发展的影响与作用,可以得出以下结论。

第一,现代化的交通(包括铁路、公路、航空运输)是社会全面发展的基础,只有优先发展交通事业,才能促进社会的整体发展。

第二,陕西近代工农业生产落后的主要原因之一,就是近代交通建设的严重滞后,因此,应该从中吸取深刻的经验教训,在制定地区社会经济发展规划中,应将交通运输事业规划为优先和重要发展项目。

第三,陕西近代交通建设事业在20世纪30年代至抗战时期虽然发展较为迅速,公路和铁路建设里程明显增加,但由于当时条件的限制,其建设质量普遍不高,特别是许多公路是由原先的大车道改建而成,存在明显质量问题,严重影响了运输能力。因

此,发展交通运输事业不仅要注重数量的增加,更要注重质量的保证,以便充分发挥其应有的效能。

第四,从陕西近代交通建设事业发展的经验教训考察,国家对西部落后地区的交通建设应制定全面和长远的发展规划,国家应在政策、资金、技术等方面给予西部落后地区的交通建设以特殊支持,从而为西部落后地区的社会经济发展奠定良好的基础。

第五,地方政府在发展交通运输事业的过程中,应注意与中央政府的支持政策密切配合,应严格管理好和使用好国家拨付的交通建设资金和贷款。

由于中国东西部地区社会经济发展存在明显差距,西部地区工农业生产基础差、底子薄的状况还未得到根本改变,因此,实施西部开发,优先发展西部地区的交通运输事业是一项长期而艰巨的任务,要有长远的发展规划,要从近代以来西部地区交通建设事业发展的历史过程中不断总结经验教训,分析和研究影响西部地区交通运输事业稳步发展的主要因素以及交通建设事业中存在的主要问题,以便进一步加快西部各省交通建设事业的发展速度,提高交通运输的现代化水平,促进西部地区社会经济的全面、快速和健康发展。

参考文献:

- [1] 陕西省交通史志编写委员会. 陕西公路运输史(第1册)[M]. 北京:人民交通出版社,1988.
- [2] 魏永理. 中国西北近代开发史[M]. 兰州:甘肃人民出版社,1993.
- [3] 中国人民政治协商会议全国委员会文史资料研究委员会. 文史资料选辑(第83辑)[Z]. 北京:文史资料出版社,1982.
- [4] 国民党国民经济计划委员会. 十年来之中国经济建设[M]. 南京:南京扶轮日报社,1937.
- [5] 曾问吾. 中国经营西域史[M]. 上海:商务印书馆,1936.
- [6] 唐海彬. 陕西省经济地理[M]. 北京:新华出版社,1988.
- [7] 中国人民政治协商会议陕西省委员会文史资料委员会. 陕西文史资料(第23辑)[Z]. 西安:陕西人民出版社,1990.