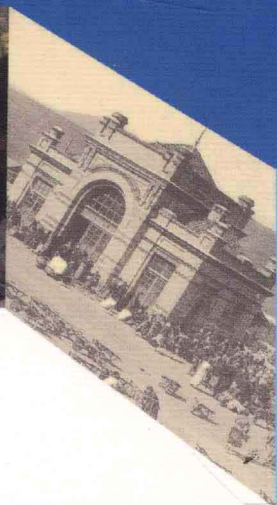
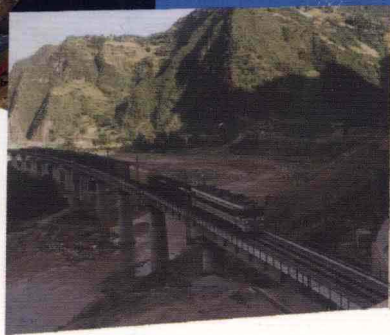


郭海成 著



LONGHAI TIELU YU
JINDAI GUANZHONG JINGJI
SHEHUI BIANQIAN

陇海铁路与 近代关中经济社会 变迁



西南交通大学出版社
<http://press.swjtu.edu.cn>

本书系 2008 年度教育部社会科学基地重大招标项目“现代交通体系与华北区域社会变动研究”(课题编号: 08JJD840191)、重庆邮电大学博士启动基金项目“新式交通与近代中国经济社会变迁”(课题编号: K2010—14)成果之一

陇海铁路与近代关中 经济社会变迁

郭海成 著

西南交通大学出版社
· 成 都 ·

图书在版编目 (C I P) 数据

陇海铁路与近代关中经济社会变迁 / 郭海成著. —
成都: 西南交通大学出版社, 2011.3
ISBN 978-7-5643-1071-4

I. ①陇… II. ①郭… III. ①铁路运输—交通运输史—
—陕西省—近代②地区经济—经济史—陕西省—近代③社
会发展史—陕西省—近代 IV. ①K294.1

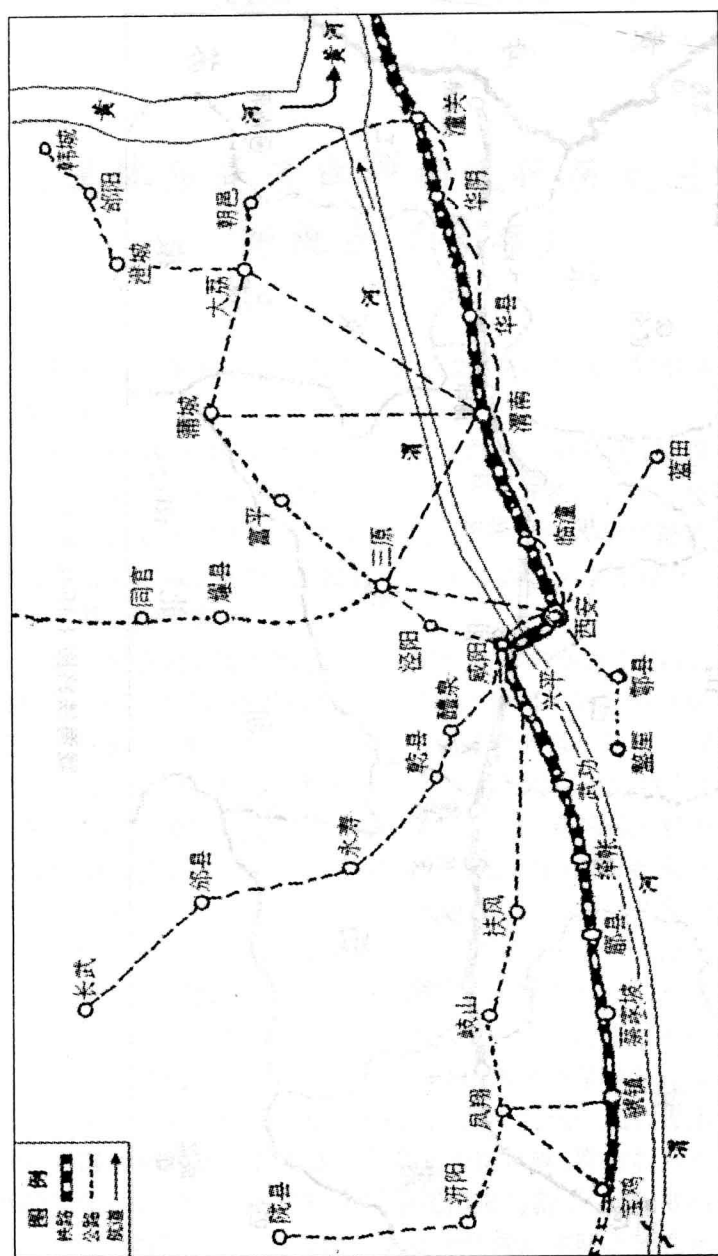
中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 017094 号

陇海铁路与近代关中经济社会变迁

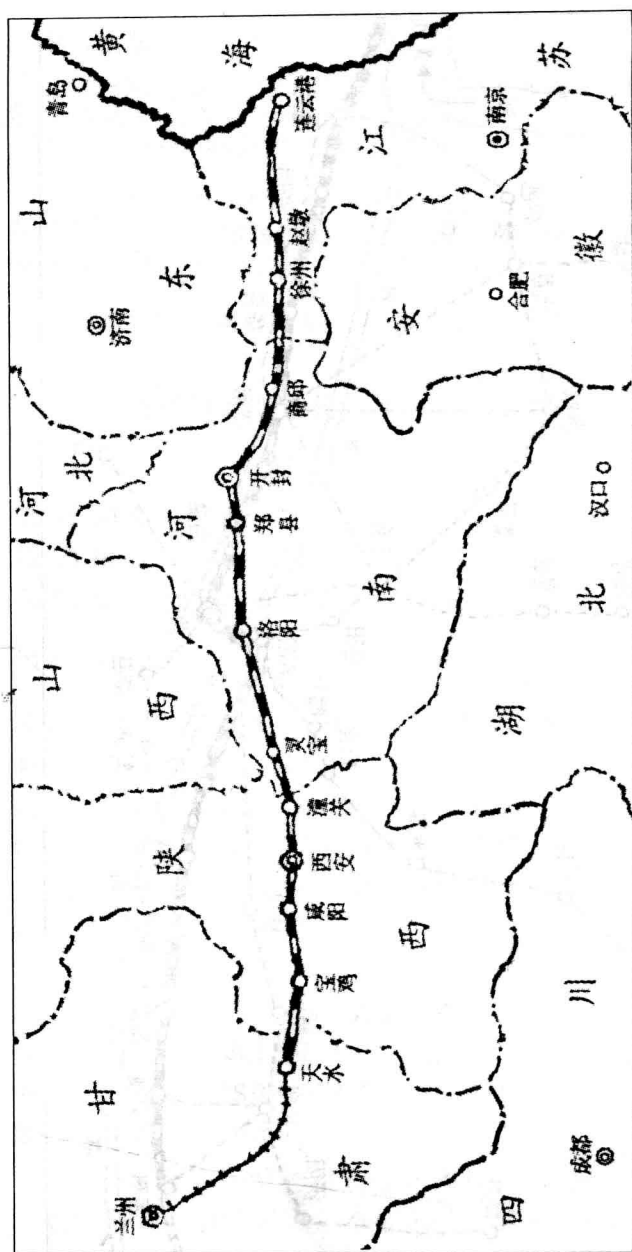
郭海成 著

- | | |
|-------|---|
| 责任编辑 | 郭发仔 |
| 特邀编辑 | 杨岳峰 |
| 封面设计 | 何东琳设计工作室 |
| 出版发行 | 西南交通大学出版社
(成都二环路北一段 111 号) |
| 发行部电话 | 028-87600564 028-87600533 |
| 邮 编 | 610031 |
| 网 址 | http://press.swjtu.edu.cn |
| 印 刷 | 成都蜀通印务有限责任公司 |
| 成品尺寸 | 146 mm×208 mm |
| 印 张 | 11.062 5 |
| 字 数 | 308 千字 |
| 版 次 | 2011 年 3 月第 1 版 |
| 印 次 | 2011 年 3 月第 1 次 |
| 书 号 | ISBN 978-7-5643-1071-4 |
| 定 价 | 35.00 元 |

图书如有印装质量问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562



陇海铁路关中段沿线主要城镇方位示意图 (1937年)



陇海铁路图 (1945 年)



交通体系是考察中国近代历史
进程的新视点（代序）

交通体系是考察中国近代历史进程的 新视点（代序）

接到弟子海成邀序的邮件，时近 2010 年岁末。辞旧迎新，难免生发感慨。

在南开 20 余载从事中国近现代史的教学与研究，受青年学生感染，心态尚好，自觉青春如华，至少是一名老青年。没想到倏忽之间，自己也到了为人作序的年龄了。日月如梭，韶华渐逝，不免滋生碌碌无为之叹，然“江山代有才人出”，看着弟子于学界崭露头角，心中又是无限欣喜。

新世纪伊始，我把自己的主要研究方向调整为“中国近代交通社会史”。这个选择，既是受学界从“革命史观”向“现代化史观”演进趋势的影响，逐渐意识到只有在工业革命后世界历史进程中考察近代中国社会发展，才能洞悉其特征及中国与世界间的重大关联性，也是在多年来从事国民党史、华北区域社会史研究基础上对历史复杂性有了更深入感受的结果。对于中国近现代史而言，60 余年来的学术研究受意识形态的影响过大，偏重于展示近代中国反帝反封建运动的革命正当性与道德正义性，多在寻求一种基于政治引导的规律性，与此同时却忽略了自英国工业革命后以西方为主导的世界近代历史进程的必然性，对以现代技术为基础的工业生产与经济体系在改变人类生产与生活方式上的重要性认识不足，或视之为革命与民族主义的附属品，或视之为帝国主义侵略中国的工具，对这一现代技术体系一旦进入中国后其本身特性的展示及意义考察不够，没有看到在被纳入世界经济体系后的近代中国社会所呈现出来的新旧杂陈、变与不变的历史复杂性，也较少意识到这种历史复杂性背后实际上潜在生发着一条

从传统向现代转型的主旋律。这样的研究结果及其社会影响，造成了人们对历史及现实社会发展特征与规律性认识的矛盾：谁才是近代中国历史发展的最重要推动力——革命抑或是生产力变革？在最强调历史唯物主义的国度里，中国近现代史的研究却给出了一个极其纠结的结论！这是中国近代史学界需要认真反思的重大问题。1978年前后中国经济与社会发展的兴衰对比，同样也从现实的角度给予史学家以深刻启示：没有迅速融入现代经济体系、没有对现代技术的大量引入与应用，没有对世界发达国家先进生产经验与体系的借鉴，没有在此基础上对旧有封闭、保守观念甚至错误的世界图像进行纠正，只依靠凭空而来的所谓思想与观念变革去推动中国进步，违背历史唯物主义的原则，既不现实也无可能。

传统中国的地理环境，东南临海，西北有沙漠与严寒，适于农业生产的地域极其有限，集中于中东部地区的四大水系流域，在这一生产背景及地理条件制约下，传统技术因素在对人力、自然力的使用上没有质的突破，既不能带来产量的大幅增长，也不能从根本上解放人力，减轻人类对于自然的依赖，无法对经济与社会变革产生革命性的影响。自隋唐而兴至清末而终的科举制度，以儒家经典为内容，以入仕为官为诱惑，成为社会各阶层实现自身价值、改变命运的唯一途径，在实现了李世民“天下英雄，尽入吾彀中”的人才战略同时，在千百年的运行中从根本上导致传统中国教育与文化的人文色彩浓厚，兵农工医渐成“奇技淫巧”的人才结构与知识体系的严重失衡，人文学者大行其道，儒学典籍充斥坊间，四部之学至高无上，社会的人才价值观在风花雪夜的吟诵声中渐被扭曲，中国文化的消费性与闲适性特征日益形成，士大夫群体在“学得文武艺、货与帝王家”的现实利益的竞逐中，渐失春秋战国时代如屈原《天问》式的探究自然、宇宙的兴趣，也把原始宗教改造成了自我生活的外化形式。每当外族入侵危机或内部社会动荡之时，总有士大夫阶层积极入世，参与平息社会动荡，以“天下兴亡、匹夫有责”的入世理念为荣，但换来的无非是新的帝王登基，几乎等同复制的王朝体系得以循环，形成如雷海宗、金观涛所言的经济与社会结构



交通体系是考察中国近代历史 进程的新视点（代序）

的超稳定现象，现代性因素难以产生，科学理念、技术发展和经济结构的根本性变革难以出现在中国，并非偶然。

在关注近代中国何以落伍世界的同时，总有一个连带问题要提出：近代科学体系为什么产生于欧洲？欧洲为什么会在近代领先于世界？希腊城邦民主制的文化传统、地中海诸国贸易兴起、中世纪教会大学崛起与文艺复兴等因素诸多，学界争议极大。本人既非专长也无力说清。但作为中国近代史的研究，有一点是要清楚的：以欧洲为代表的西方，自中世纪的科学探索、意大利的文艺复兴后，以英国工业革命为标志，形成了对人类生产方式的重大变革，大大提高了生产力，工业生产渐渐主导经济结构。以轮船和铁路为骨干重构的现代交通体系，使得西方得以航行世界各洲，在罪恶殖民、追逐利益的同时也把现代生产技术传播到了全球，如马克思、恩格斯所言：“它首次开创了世界历史，因为它使每个文明国家以及这些国家中的每一个人的需要的满足都依赖于整个世界，因为它消灭了以往自然形成的各国的孤立状态”（《马克思恩格斯全集》第3卷，人民出版社1960年版，第68页）。在这一由西方主导的全球现代化进程中，中国从本质上是不能自外于这个代表世界发展趋势的“西方”的。近代中国历史的发展特征显示，中国文化与历史的内在能量强大，如美国学者柯文（Paul A. Cohen）所言不能只从西方出发去考察近代中国的变化，要“在中国发现历史”，但近代中国至今几乎所有的制度变革、重大事件、经济变革、生活变化，都是在以外贸为主导的经济体系变革和西方体制的冲击下产生的，这也是不争的事实。只有具有国际视野，才能真正理解近代中国历史与社会变革的根本动力所在。

以轮船、铁路为主导的现代交通体系，其知识系统是在19世纪20~40年代传入中国的。据樊百川先生考证，中国有火力推动的轮船驶入，是在1828年。1830年，一艘属于英国麦尼克行（Magniac & Co.）的名为“福士”（Fobers）的轮船，抵达珠江口。直至1840年鸦片战争失败后中国开放五口通商，英轮陆续进入中国内河航运业。1870年4月清廷准许英国大东公司（Eastern Extention, Australasia and China Telegraph Co.）开设沪港航线，但3月丹麦大

陇海铁路与近代关中经济社会变迁

北公司（Great Northern Telegraph Co.）开设的沪港线未经允许即已完工。1865年，英商杜兰德在北京宣武门外造小铁路1里许，试行小火车，是为铁路输入中国之始；此后，英人于1875年在上海建造联结吴淞码头与县城的淞沪铁路15公里，营运不久即被清廷收购并拆毁。中国真正意义上的第一条铁路，是1881年李鸿章主导下出现在由唐山至胥各庄煤矿的轻便铁路——唐胥铁路，该线持续延伸到天津。此后，随着开埠通商逐渐扩大与外贸需求、行政控制、国防与垦边的需要，也由于俄、日、英、德对在华利益的争夺与瓜分，缺少水运条件和拥有政治中心的华北、东北地区率先在建筑港口的同时发展起来了京汉、津浦、胶济、北宁、陇海、南满、中东等诸条铁路；华东地区修筑了沪宁路，华南也有粤汉路。这些铁路线路不仅与港口联通，深入中国内地的经济腹地，形成原料、农产品出口与工业品进口的重要通道，强化了区域间的经贸往来，也成为清末民初中国行政管理的重要通道和国防运输线，构成了今天中国铁路网络的基本格局。以铁路、港口为骨干，公路、水路、驿运互为关联而形成的这一现代交通体系，对于近代中国从自然经济向现代经济转型、区域城市成长、工矿化生产与相关产业生长、农业产业化种植等，具有前所未有的重要推动作用，以之为基础，电讯业日渐发达、邮政业崛起、新闻媒体业快速成长，区域间人员流动大增，对于国防、军事甚至防疫也有重要作用。这些现代性因素，对于近代中国民族—国家意识的形成、对于中华民族凝聚力、认同感的形成，也是意义非凡的。从今天看，作为一个产业和经济发展基础的现代交通体系，在近代中国社会变动中的作用是举足轻重的，正体现了工业技术体系对于现代经济与社会发展的引导性与基础性，但这些却因为学界基于传统史观、过于强调社会变革中人文因素的重要性而有所忽略。毕竟如马克思所言，是物质决定意识，是生产力决定生产关系而非相反。

正是基于上述思考，我们在近年来一直致力于中国近代交通社会史的研究，力求在宏大的国际视野下考察近代中国经济与社会变动，并立足于现代交通体系引发区域变革的切入点，希冀形成相关



交通体系是考察中国近代历史 进程的新视点（代序）

的系列研究成果，以弥补过去对于现代交通体系推动经济与社会变革所具有重要价值的认识不足，推动学界在新的视野下重新审视近代中国社会变革的规律性问题。郭海成在博士学位论文基础上形成的这部著作，便是这一学术性理念下的代表作之一。

郭著首先简述了陇海路西展关中地区的历史背景。至 20 世纪 30 年代，中国铁路网络的建设已经从东部沿海地区向着中部和西部纵深延伸，这既是外贸拉动近代中国经济转型的内在规律所致，是外贸和率先展开工业生产的东部城市对原料需求的结果，也是中国经济结构利用现代交通体系逐渐打破自然地理限制、形成区域性市场的结果。陇海铁路延展至西北地区的另一个现实因素，则是 1931 年九一八事变后中日战争阴云笼罩、国民政府推动西北开发、巩固国防以备不测的国家战略。1937 年 7 月中日战争全面爆发后，陇海铁路陕西段的建设艰难推进，关中地区因处于铁路、公路交汇处而获得了大批内迁工矿企业的留驻，路地合作成为关中地区工商业发展的重要因素之一。这一历史背景的揭示，使人明了现代交通运输方式在近代中国不仅仅只是经济发展需求的产物，其中所包含的政治、外交因素同样值得认真考察。日本发动侵华战争打断了中国东部的现代化进程，避难的大批东部工矿业内迁西北，这种经济结构的异动不仅为国民政府的抵抗提供了足够的支撑，也使得西北地区工商业得以迅速提升，现代化进程大大推进。世事难料，各区域发展的际遇不一，战争在摧残人类的同时也常常成为经济社会发展的助推器，只是代价过大而已。

此后，郭著对铁路延至宝鸡后对关中地区工商业的促进、关中城镇的兴衰（如西安、宝鸡地位的上升，渭南、咸阳、兴平的发展及大荔、三原、凤翔的衰落）有着较为详实的论述，深入展示了铁路与区域经济、城镇变动间的内在关系。郭著以西安为例，深入探讨了铁路运输功能对于突破城墙、推动传统城市空间结构变动的巨大作用，也细致分析了宝鸡从单一城区发展成带状城区中的交通因素，对渭南、咸阳、潼关、兴平等新兴城镇以火车站为中心展开新城区的特征进行了系统的研究。所有这些思考，都为我们展示了铁

路交通体系这一现代技术系统对于经济结构、社会结构的深刻影响，提供了不少具有新意的启示。郭氏认为，通过陇海铁路的联结，关中地区开始具有了突破区域地理条件的限制、形成区内外经济一体化特性甚至具有了打破狭隘地域观、促进生活现代化进程等重要变化，更使我们在理解铁路与经济关系的相互关系基础上对现代交通体系综合功能有了一个全方位的认识。可以说，这是郭著所具有的重要学术价值与现实意义之所在。

郭海成博士是陕西人，对西北地区的热爱与乡土文化的熟稔，又对我近年来主持的“中国近代交通社会史”研究方向极有兴趣，这使他选择此项课题研究具有了双重的学术基础。在南开随我读博期间，郭海成博士治学态度认真，对于资料的收集极下功夫，也努力尝试着对于此研究方向所要求的交通社会学、交通运输学、交通经济学等相关理论的学习与消化，能够得到目前这一成果，实在不易。在此向他大作出版表示衷心祝贺的同时，也希望海成能继续在这一领域深入、持续地展开研究，以有所成。

中国近代交通社会史的研究是近年来兴起的新的研究方向，涉及多学科的知识体系，需要较高的理论素养，对于丰富中国近代史研究、对于理解近代中国社会进程中现代性因素的价值，具有十分重要的学术与现实意义。南开大学历史学院中国近现代史专业近年来集中于此的研究，将陆续推出新的成果，也真诚欢迎学界朋友的持续关注与批评、指正。

是为序。

江 沛

于南开大学历史学院

2011年1月11日

目 录

绪 论	001
一 问题的提出	001
二 学术史整理	003
三 资料概况	018
四 创新点及难点	021
第一章 陇海铁路的兴筑、管理及营运	025
一 近代西北开发声中的铁路诉求	025
二 兴筑历程	041
三 管理机制	056
四 营运绩效	063
小 结	083
第二章 陇海铁路与关中交通体系的重构	085
一 关中传统水陆交通概况	086
二 铁路交通在关中的建立	095
三 铁路冲击下渭河水运的衰落	104
四 铁路和公路的竞争与互补	109
五 铁路与对外商路变迁：以龙驹寨的兴衰为例	120
小 结	125
第三章 陇海铁路对关中工商业的促进	127
一 民初关中工商业实况	128
二 现代工业的勃兴	132
三 商贸活动的兴盛	151

四 煤业的发展	179
小 结	198
第四章 陇海铁路与关中城镇兴衰	200
一 西安经济中心城市地位的加强	201
二 宝鸡城市的崛起	216
三 渭南、咸阳、兴平等城镇的新发展	231
四 大荔、三原、凤翔等城镇的相对衰落	242
小 结	262
第五章 陇海铁路与关中城市空间结构变迁	264
一 西安：从局促于城内到突破城墙	264
二 宝鸡：从单一城区到带状多城区	286
三 渭南、咸阳、潼关、兴平等：以火车站为 核心形成新城区	291
小 结	296
第六章 陇海铁路与关中经济社会的外向型发展	299
一 区内外经济一体化加深	299
二 狭隘地域观的淡化	305
三 生活方式的现代化	316
小 结	321
结 语	323
参考文献	328



绪 论

一 问题的提出

早在 1919 年,德国著名政治经济学家韦伯在慕尼黑大学演讲时即明确指出:“铁路是历史上最富革命性的工具。”^①诚哉斯言!

自铁路交通诞生至今,人们普遍已经形成这样一种认识,即铁路对地区经济社会变迁的影响是决定性的,生产的增长、工商业的繁荣、城市的兴衰莫不与铁路的开通直接相关。巴克斯特(Baxter)于 1866 年即指出:“铁路对商业的进步,改进工人阶级的生活条件和开发国家的农业和矿业资源是最强有力的动力。”1960 年,罗斯托(Rostow)在考察欧美发达国家经济发展历程后,指出:“从历史上说,铁路的引入是经济起飞的最有力的一个标记。它在美国、法国、德国、加拿大和俄罗斯起的作用都是决定性的。”^②中国也不例外。^③

① Max Weber. *General Economic History*. Translated by Frank H. Knight. New York: Greenberg, 1927. p. 297.

② [英]巴顿:《运输经济学》,冯宗宪译,商务印书馆 2001 年版,第 333 页。

③ 晚清、民国时期,国人对有关铁路与经济社会变迁间的关系,即给予了充分的关注,如劳勉《铁道经济论文集》(中华全国铁路协会 1936 年版),金士宣《铁路运输经验谭》(正中书局 1943 年版),陈晖《中国铁路问题》(上海新知书店 1936 年版)等。1949 年以来,国内外学者在探讨铁路与近代中国经济发展这一论题方面,也取得了较为丰富的成果,较具代表性的著作主要有宓汝成《帝国主义与中国铁路(1847—1949)》(上海人民出版社 1980 年版),张瑞德《平汉铁路与华北的经济发展(1905—1937)》(中国台湾“中央研究院”近代史研究所 1987 年版)等。以上列举,仅为专著部分。相关研究论文则数量众多,不胜枚举。苏全有《近十年来我国近代铁路史研究综述》(《苏州科技学院学报》2005 年第 2 期)对近年铁路史研究方面的成果做了较为系统的梳理,可资参考。

陇海铁路与近代关中经济社会变迁

在近代中国，除了铁路之外，没有任何一种其他的现代经济设备，输入中国以后能够产生如此巨大的影响。^① 铁路对于近代中国社会发展的各个层面，莫不发生深切的影响。从政治上讲，通过铁路，中央对地方的行政控制空前加强，昔日因国土广袤、交通不便而出现的政令不畅、地方割据等现象，渐失继续存在之土壤。经济上言，铁路交通网络一旦建立，就会对国家经济产生重要影响。铁路沿线地区传统的陆运与水运受到不同程度的冲击，铁路沿线城镇尤其是处于铁路交通枢纽位置的城镇，迅速发展为区域经济中心。随着铁路的展筑，原本独立分割的各个经济区借此得以沟通联络，国家经济一体化程度日趋加深。文化上言，铁路开通后各地间人员交流日益增繁，新知识、新文化、新生活方式的传播速度大大加快，经济发达地区与相对落后地区的文化差异减小，社会趋同度增高。

近代关中经济社会发展与铁路之关系，也清晰地反映了这一特征。自鸦片战争始，帝国主义打开中国的国门，随之而来的便是通商、开埠、筑路、割地。国门洞开带给中国的，一方面是丧权辱国，损失巨大；另一方面则是被动地卷入世界经济体系，东部地区经济开始发生根本性的转型。对深处内陆的关中地区而言，这种经济上的影响则是一个渐进的过程。在 19 世纪末 20 世纪初的几十年里，关中经济社会基本上仍沿着原来的轨迹缓慢发展。直到 20 世纪 30 年代陇海铁路通达关中，关中传统商品经济结构方才真正发生改变。^②

当火车未达以前，产业凋敝，饥谨荐臻，军阀之割据时闻，关学之薪传渐熄，民生憔悴，风气不开，以号为天府膏腴之地，竟有饿殍载途，以数百年前人物荟萃之古都，竟至蓬蒿满目。

陇海铁路方入潼关，各公私银行即纷来贷款农民，以图复兴农业；陇海铁路方抵西安，企业家即纷来创办工厂，制造民生必需品；陇海铁路方过武功，西北农林专校即于东北大学迁陕之前，招生授

① [美]雷麦：《外人在华投资》，蒋学楷、赵康节译，商务印书馆 1959 年版，第 105 页。

② 张萍：《明清陕西商业地理研究》，陕西师范大学 2004 年博士学位论文，第 8 页。



课；陇海铁路既达宝鸡，于是汉中陇南，皆成为抗战爆发后各学校各厂商之避秦乐土。咸同支线竣工，煤矿之开采日盛，而西京可不忧寒食。凡火车所经各县，商业陡趋繁荣，物产运输通畅，农村经济顿形活泼。^①

在此背景下，关中地区城镇的发展也进入一个新的历史阶段，传统城镇格局与经济布局均受铁路影响而发生变动，并奠定了此后数十年直至今日关中城镇、经济发展的基本结构。

本书拟以近代关中经济社会变动中的铁路因素为切入点，强调近代关中经济社会变迁中陇海铁路的导引与推动作用，并着重就陇海铁路与关中交通体系的重构、工商业的发展、城镇的兴衰、城市空间结构的变化及经济社会外向化发展间的互动进行剖析，以之作为深入探讨近代关中经济社会变迁新的学术增长点。此项研究，不但具有相当重要之学术价值，且对于当前西北地区经济社会发展特别是“大关中经济区”的规划及实践，亦具有重要的借鉴意义。

二 学术史整理

陇海铁路是中国铁路干线之一，其在近代中国更是发挥着沟通东西部地区间联系的重要作用。晚清民国时期，铁路问题渐受时人关注，相关论著先后出版，如刘馥、易振乾著《中国铁道要鉴》^②、肯德著《中国铁路发展史》^③、张洪藻著《中国铁路现势纪要》^④、曾鲲化著《中国铁路史》^⑤、王盛春著《中国铁路要纲》^⑥、谢彬著《中国铁路

① 陕西省银行经济研究室编：《陇海铁路潼宝段沿线经济调查》，编者1942年版，第1页。

② 刘馥、易振乾：《中国铁道要鉴》，东京井木活版所光绪三十二（1906）年版。

③ [美]肯德：《中国铁路发展史》，李抱宏等译，生活·新书·新知三联书店1958年版。（系据英国爱德华·安诺德书店1907年英文版译出）

④ 张洪藻：《中国铁路现势纪要》，中华铁路协会1918年版。

⑤ 曾鲲化：《中国铁路史》，北京燕京印书局1924年版。

⑥ 王盛春：《中国铁路要纲》，东京三原松印刷所明治四十（1907）年版。

陇海铁路与近代关中经济社会变迁

史》^①、金士宣著《中国铁路问题论文集》^②、陈晖著《中国铁路问题》^③、张嘉敖著《中国铁道建设》^④，等等。这些论著多为概述性著作，以中国铁路为考察对象，对陇海铁路均有论及，然所述较为简单。

此外，民国铁路管理部门也出版了多种全国性铁路资料，对陇海铁路的情况亦多有涉及，如铁道部秘书厅编译室编《中国铁路概述》^⑤、铁道部业务司编《中国铁道便览》^⑥、铁道部联运处编《中华民国全国铁路沿线物产一览》^⑦、铁道部联运处编《中华民国全国铁路旅行指南》（第1期）^⑧、铁道部铁道年鉴编纂委员会编《铁道年鉴》^⑨、铁道部总务司统计科编《中华国有铁路统计总报告》^⑩，等等。这一时期，陇海铁路局亦先后编印了多种路况资料，如《陇海年鉴》^⑪、《陇海铁路工作报告》（1931年上半年编）^⑫、《陇海铁路旅行指南》^⑬、《陇海铁路西兰线陕西段经济调查报告书》^⑭。另有相关部门编纂资料多种，如中国国民党陇海铁路特别党部编《陇海铁路调查报告》^⑮、陕西省银行经济研究室编《陇海铁路潼宝段沿线经济调查》^⑯。铁路部门编印的这批资料，反映了其时陇海铁路总务、机务、车务、工务等各方面的情况。特别是相关部门编印

-
- ① 谢彬：《中国铁道史》，中华书局1929年版。
② 金士宣：《中国铁路问题论文集》，南京京华印书馆1935年版。
③ 陈晖：《中国铁路问题》，生活·新书·新知三联书店1955年版。
④ 张嘉敖：《中国铁道建设》，商务印书馆1946年版。
⑤ 铁道部秘书厅编译室编：《中国铁路概述》，编者1932年版。
⑥ 铁道部业务司编：《中国铁道便览》，商务印书馆1934年版。
⑦ 铁道部联运处编：《中华民国全国铁路沿线物产一览》，编者1933年版。
⑧ 铁道部联运处：《中华民国全国铁路旅行指南》（第1期），编者1934年版。
⑨ 铁道部铁道年鉴编纂委员会编：《铁道年鉴》第1、2、3卷，铁道部1933—1936年版。
⑩ 铁道部总务司统计科编：《中华国有铁路统计总报告》（1932、1933、1934年等数种）。
⑪ 陇海铁路管理局编：《陇海年鉴》，编者1933年版。
⑫ 钱宗泽：《陇海铁路工作报告》（1931年上半年编），编者1931年版。
⑬ 陇海铁路管理局编：《陇海铁路旅行指南》（第3期），编者1935年版。
⑭ 铁道部业务司商务科编：《陇海铁路西兰线陕西段经济调查报告书》，出版项不详。
⑮ 中国国民党陇海铁路特别党部编：《陇海铁路调查报告》，编者1935年版。
⑯ 陕西省银行经济研究室编：《陇海铁路潼宝段沿线经济调查》，编者1942年版。