

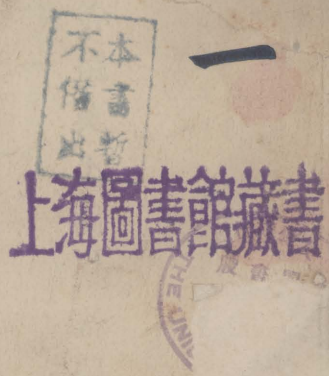
557

南洋大學
經濟學會
叢刊之一

全國鐵路提要



凌鴻勛題



(一) 本書原擬取表格之式嗣以未及排印爰將各款目另
法編列

(二) 本書付印爲時短促掛一漏萬在所不免讀者諒之

(三) 全書均由本校經濟教授徐叔劉先生修正并此誌謝

(四) 本書附有全國鐵路地圖凡重要各路莫不備具惟路

綫之極短者未曾列入



A541 212 0021 6794B

中國鐵路提要

國有鐵路

京奉鐵路

緣起 本路肇始於開平煤礦公司，光緒三年五月由李鴻章奏准創辦唐胥鐵路，計長二十一里，十一年展至蘆台，十四年復接至天津，同年十月，西接通州，東接山海關，宣統三年，復展築至奉天省城，與南滿相接，於是京奉全路開通。

起訖 本綫——北京——天津，

支綫——北京——通縣，

湯河——秦皇島，

連山——葫蘆島，

溝幫子——營口，

北戴河——海濱，

里數 本綫——一千三百十二里

中國鐵路提要



~~200007~~

中國鐵路提要

支綫——京通段——三十五里

湯秦段——十五里

連葫段——一七里

溝營段——一百四十二里

北海段——四十三里

興工日期 光緒三年

通車日期 光緒三十三年全路通車

資金 英金二百八十萬磅，國幣二百萬元，商股二百兩，又九十一萬元。

債權者 英中英公司，

外人有無管理權 有

擔保品 鐵路及鐵路財產

借款額 第一次二百三十萬磅，第二次五十萬磅，

年利及回扣 五厘，九扣，

償還期 四十五年

契約者 胡燏棻

訂約日 一八九八年十月十日。

酬報 允沿路開採煤礦，

沿路出產 煤，鐵，鉛，森林，家畜，

營業狀況 是國開辦最早，獲利之多，亦為各路之冠。

吉長鐵路

緣起 本路根據中日善後滿州條約，及宣統元年吉長鐵路借款而築，因借用日資，故該路主權，並
不完全。

起訖 長春至吉林。

里數 二百八十里。

興工日期 宣統二年五日。

通車日期 民國元年十月。

資金 日金二百十五萬元。

債權者 南滿公司

外人有無管理權 有。

擔保品 本路財產及進款。

借款額 日金二百十五萬元，

年利及回扣 五厘，九三扣，

償還期 二十五年，

契約者 那桐、瞿鴻基、唐紹儀，

訂約日 一九〇七年四月十五日

酬報 無

沿路出產 森林，礦產。

營業狀況

本路進款歲增頗劇，九年之間由三十七萬五千元增至二百七十六萬三千餘元，幾達八倍，收入數中約客居十分之四，貨居其六，十年則貨佔百分之七十七，而客僅廿三，額有進於貨物鐵路之勢焉。

四洮鐵路

緣起 本路爲四鄭鐵路之延長綫，民國六年築四鄭間一段，現鄭洮一段，尙在進行中。
起訖 本綫——四平街至洮南

支綫——鄭家屯至通遼

里數 本綫六百八十里

支綫二百十六里

興工日期 四鄭段——民國六年四月

鄭洮段——民國十一年六月

鄭通支綫——民國十年四月

通車日期 四鄭段——民國七年九月十五日

鄭洮段——民國十二年十一月

鄭通支綫——民國十一年一月一日

資金 據九年報告爲一,六三一,八八二元。

債權者 正金銀行

外人有無管理權 有

擔保品 本路財產及收入

借款額 日金五百十五萬元

年利及回扣 五厘,九四五扣,

中國鐵路提要

中國鐵路提要

六

償還期 四十年。

契約者 周學熙，梁敦彥，

訂約日 一九一五年十二月二十七日

酬報 購料經理費百分之五

沿路出產 荳麥

營業狀況 營業不甚昌旺

京綏鐵路

緣起 光緒三十一年直隸總督兼督辦關內外鐵路大臣袁世凱，以本路關係西北邊防，於四月十

二日奏准由官修築，其款以關內外餘利撥充至宣統元年八月，全路竣工。

起訖 本綫豐台——張家口

張家口——綏遠

支綫 北京——門頭溝

下花園——雞鳴山

宣北——龍崗

大同——泉口

里數 本綫 豐張段三百六十二里

張綉段八百五十三里

支綫 北京——門頭溝四十二里

下花園——雞鳴山六里

宣化——龍窩二十二里

大同——泉口三十六里

興工日期 京張段光緒三十一年九月

張豐段宣統元年八月

豐綉段民國八年八月

綉包段民國十年一月

通車日期 京張段民國三年

張豐段民國四年九月

豐綉段民國十年五月

綉包段民國十一年十二月

資金 國幣二二六六二七三七元（見一九二五年中國股份檢查書）

外人有無管理權 無

沿路出產 煤、鐵、皮革

營業狀況 除官利不計外，歷年均有盈餘。

附註 光緒三十一年奏准興築以京奉餘利爲資本總工程師爲詹天佑此路爲我國鐵路中完全自營者。

京漢鐵路

緣起

甲午戰後國人漸覺南北交通之不便，爲政治上及軍事上之必要議築此路，由張之洞奏准任盛宣懷爲督辦，於光緒二十二年二月，設立總公司於上海始名蘆漢二十九年與中比公司訂立合同三條展至北京改今名本路名爲比國投資，實係俄款，嗣於廿四年向英法借款贖回而爲交通部直轄國有路之一。

起訖

本綫 北京——漢口計長一千八百八十七里

及

支綫 蘆溝橋——豐台計長十六里

良鄉——坨里計長三十四里

高碑店——梁格莊計長八十四里

鴨格營——臨城計長四十八里

琉璃河——周口店計長三十里

和尚橋——禹卅計長六十里

興工日期 此路自光緒廿四年起逐段興工建築

通車日期 廿五年起逐段通車至民國十年止全路通車，

資金 國幣一萬三千萬兩，借款一萬萬一千二百五十萬法郎。

債權者 大比公司

外人有無管理權 無

擔保品 鐵路贏餘及政府進款。

借款額 一萬萬一千二百五十萬法郎

年利及回扣 五厘，九扣

償還期 二十年

契約者 盛宣懷

訂約日 一八九八年六月廿七日

中國鐵路提要

中國鐵路提要

酬報 紅利二成

沿路出產 煤，牛，羊，皮，大，荳，小，麥

營業狀況 開車以來年有盈餘，惟近年未因軍事響影收入大減。

備註 本路於宣統三年全路贖回

津浦鐵路

緣起 光緒三十四年興工，分南北兩段，韓莊天津間爲北段，借資于德，由德人承築，韓莊浦口間爲

南段，由英人承築，民國元年冬黃河橋完工後南北始行通車。

起訖 本綫 天津——浦口計長一千八百八十七里

及 支綫 良王莊——陳塘莊，計長四十里

兗州——濟甯計長四十七里

臨城——棗莊計長四十五里

德州——運河計長八里

興工日期 光緒卅四年六月初二日

通車日期 民國元年。

資金 英德借款九百八十萬磅

債權者 英華中公司與德華銀行

外人有無管理權 須雇用英總工程師並英會計師查賬

借款額 五百萬鎊，又四百八十萬鎊

年利及回扣 五厘，九三扣三百萬鎊餘九四扣

償還期 三十年

契約者 梁敦彥

訂約日 一九〇八年一月十三日

酬報 廢紅利酬報制而代以二十萬鎊。

沿路出產 煤，農產。

營業狀況 本路歷遭兵劫水災疫患釐下及不兌換紙幣之影響然以地位甚便收入均與年俱進

貨較客略多

隴海鐵路

緣起 光緒二十九年與比訂汴洛借款聲明將來由開封展至西安可先儘比公司辦理元年由交

中國鐵路提要

一一

通部與比公司訂立隴秦豫海鐵路借款合同並將前訂汴洛借款及行車兩合同作廢，歸并新合同辦理。元年九月二十四日，由財交兩部與比公司代表陶普士簽字，並任施肇曾爲總辦，即次弟興工迄今尙未完成。

起訖 全綫 海州——蘭州計長四千餘里

及 汴洛段 開封——洛陽計長三百四十五里

開徐段 開封——徐州計長五百十六里

洛潼段 洛陽——潼關已成二百三十里

徐海段 徐州——海州計長四百十二里

通車日期 汴洛段光緒卅四年

開徐段民國五年

洛潼段民國十三年

徐海段民國十四年

資金 徐州至海州八百萬元。

債權者 比電車公司，法，荷蘭。

外人有無管理權 無。

擔保品 本路財產及政府擔保。

借款額 一九〇四年借二萬五千萬法郎，一九〇七年借六十四萬鎊，

一九一二年借二萬五千萬法郎，一九一三年借四百萬鎊（開徐段建築費）

年利及回扣 五厘九四扣，

償還期 四十年。

契約者 周學熙，朱啓鈴。

訂約日期 見借款額項內。

酬報 支綫建築之借款之優先權。

沿路出產 鹽，皮革，

營業狀況 因海州商埠尙未開關。沿運河一帶時患水災。故響影於營業甚大。

株萍鐵路

緣起 本路爲萍鄉煤礦運礦運煤而築，當光緒二十四年，萍鄉煤礦開創之際，由盛宣懷，張之洞，會

奏撥官款與築萍醴段，三十一年續修至湘潭株州，改稱萍潭。民國光復，由湘省交通司收管。

定爲株萍。

中國鐵路提要

起訖 萍鄉——株州

里數 一百八十六里

興工日期 萍醴，先緒二十五年八月。

醴株，光緒二十九年七月。

通車 萍醴，光緒二十九年七月。

醴萍，光緒三十一年十二月。

資金 國幣三萬六十萬兩。

沿路出產 煤。

營業狀況 自光緒卅四年至民國八年，均有盈餘，自九年起，軍事疊生，湘贛分管，遂入不敷出。

正太鐵路

緣起 光緒二十三年六月，俄國要求正太鐵路專設權。政府允之，次年四月，道勝銀行與山西商務

局訂立借款草約，因拳亂未即實行。二十八年四月，復與山西巡撫岑春煊改訂合同，八月外

務部奏明，歸併京漢路，由盛宣懷與道勝銀行訂立詳細合同。

起訖 自正定石家莊至山西太原。

里數 四百八十六里。

興工日期 石家莊至乏驢嶺，光緒三十年四月。

乏驢嶺至下盤石，光緒卅一年四月。

下盤石至平潭，光緒卅一年六月。

平潭至韓家城，光緒卅二年二月。

韓家城至段廷村，光緒卅二年三月。

段廷村至太原，光緒卅六年五月。

通車

石家莊至乏驢嶺，光緒卅一年九月。

乏驢嶺至下盤石，光緒卅二年九月。

下盤石至平潭，光緒卅二年九月。

平潭至韓家城，光緒卅三年五月。

韓家城至段廷村，光緒卅三年八月。

段廷村至太原，光緒卅三年九月。

資金 四千萬法郎（俄款）。

債權者 華俄道勝銀行。

外人有無管理權 有。

擔保品 全路財產及進款。

借款額 四千萬佛郎。

年利及回扣 五厘，九扣。

償還期 三十年。

契約者 岑春煊。

訂約日 一九〇二年十月十五日。

酬報 還本付利手續費百分之二五，餘利十分之二，並有代購材料之權。

沿路出產 煤鐵。

營業狀況 本路收入，貨物約佔五分之四，支出則以機務爲最多，約佔五分之二強，歷年皆有盈餘。

備注 宣統三償，還華俄道勝銀行借款始，收還爲山西省有，後復歸國有，推諉路係用狹軌建築，此

爲與全國鐵路不同之點，再是路盈餘之分配，與他路不同。十之五與公司，十之二與省政府，

十之一與山西實業廳，十之二與銀行。

道清鐵路

緣起 光緒二十四年五月，英福公司與山西省商務局訂立本路借款合同，二十八年從道口鎮起
工，卅一年開開通至清化鎮，全收爲省有，後移歸國有。

起訖 本綫 道口——清化

支綫 道口——董灣

里數 本綫 二百八十四里

支綫 三里

興工日期 道口至待王及游家坟至新鄉枝綫，——光緒廿八年六月。

待王至柏山村，——光緒廿九年十二月。

柏山村至清化鎮，——光緒卅二年六月。

通車 道口至待王及游家坟至新鄉枝綫，——光緒卅年正月。

待王至柏山村，——光緒卅一年正月。

柏山村至清化鎮，——光緒卅三年正月。

資金 七十萬鎊。

債權者 英福公司。

外人有無管理權 有。

中國鐵路提要

一八

權保品 本路財產及進款。

借款額 英金七十萬鎊。

年利及回扣 五厘九扣。

償還期 三十年。

契約者 盛宣懷。

訂約日 一八九八年五月廿一號。

酬報 紅利二成。

沿路生產 煤。

營業狀況 在民國四年以前，均以虧折著，俟中福兩公司合併，銷煤日昌，運務大增，五年後，已能將進款數抽還借款本息，且有盈餘。

滬甯鐵路

緣起 本路發源于淞滬路，當同治七年，英人有築淞滬鐵路之議，于光緒二年竣工通車。翌年，因糧斃一兵，羣情憤慨，遂由政府收回折毀。光緒二十三年四月開工重築，翌年三月竣工，長十二里，即今之淞滬鐵路。光緒二十九年，英人在上海訂立滬甯鐵路借款之約，三十年八月一日

開工。

起訖 本綫 上海至南京

支綫 上海至吳淞

里數 本綫 六百一十里

支綫 二十五里

興工日期 光緒二十九年十二月。

通車日期 光緒三十四年三月。

資金 英借款二百九十萬鎊，又國款四萬八千鎊，淞滬地價不在內。

債權者 英中英公司。

外人有無管理權 有。

擔保品 本路財產及進款。

借款額 三百廿五萬鎊（僅發行二百九十萬鎊）

年利及回扣 五厘九扣者二百廿五萬鎊。九五扣者六十五萬鎊。

償還期 五十年。

契約者 盛宣懷。

中國鐵路提要

二〇

訂約日 一九〇三年七月九日。

酬報 紅利二成。

沿路出產 絲，繭，米。

營業狀況 自光緒三十三年至民國二年，收入由九十餘萬增至六百九十餘萬。盈餘由三十萬增

至二百八十餘萬，惟資本利息均不在內。

滬杭甬鐵路

緣起 此路初名蘇杭甬，即清光緒三十四年准，英商承辦五路之一，迨滬甯鐵路工竣，英人要求訂

立建築該路之正約。當時士夫正力爭拒款，清廷亦不肯輕易允許，交涉數月，改蘇杭甬爲滬

杭甬，管理權歸之中國。

起訖 本綫 上海至杭州閘口

甯波至百官

上海南站至北站

支綫 艮山門至拱辰橋

里數 本綫 上海至杭州閘口三六六里

甯波至百官一二〇里

上海南站至北站二四里

支綫 艮山門至拱辰橋一三里

興工日期 江墅綫——光緒三十三年十一月

杭楓綫——光緒卅三年九月

滬楓綫——光緒卅三年正月

甬曹綫——宣統二年四月

接軌綫——民國四年三月

通車日期 江墅綫——光緒卅四年

杭楓綫——宣統元年五月

滬楓綫——光緒卅三年七月廿八日

甬曹綫——民國元年十二月

接軌綫——民國五年十二月

資金 國幣一萬八千萬，英款一百五十萬鎊。

債權者 中英公司。

中國鐵路提要

一一一

外人無管理權 雇用英總工程師，購買材料經英公司。

擔保品 京奉路餘利。

借款額 一百五十萬鎊。

年利及回扣 五厘九三扣。

契約者 高而謙，胡惟德，梁士詒。

訂約日 一九〇八年三月八日。

酬報 購料酬金三萬五千鎊。在借款內扣提六萬七千五百鎊，以代草合同應得餘利。

沿路出產 絲，繭，米，茶。

營業狀況 本路以旅客收入居多數，約佔七分之五。歷年均有盈餘。

附註 是路建築時，資金充足，無借款之必要，奈英人強借款與我國，故僅以其款之一部築路，餘移

他用。

粵漢鐵路

緣起

光緒二十三年籌辦，蘆漢之後，張之洞盛宣懷等建議粵漢路，以固利權而利交通，二十四年始募商股，不足，美合興公吏與伍廷芳訂借款合同，德俄法比反對無效，後美公司經理不善，

將美款償還，與英另訂借款合同。因利息及担保品協議未定。德華銀行乘機運動。英復運法共起反對，美人要求加入，即成四國借款合同，宣統三年發生鐵路國有之議，演成川變慘劇，遂為革命導線，而亦鐵路史之一大紀念也。

起訖 武昌至衆口

廣東至韶州

里數 武衆——八百七十九里

廣韶——四百一十五里

興工日期 武岳段——民國三年七月

通車日期 民國六年一月（七年九月武長全通）

資金 七百十萬鎊

債權者 (一)美國銀團 (二)英國銀團 (三)四國銀行團英匯豐銀行，東方匯理銀行，德華銀行，美

資本團。

外人有無管理權 有

擔保品 (一)美國銀行——全路財產及進款 (二)英國銀團——廣東湖南湖北鴉片收入 (三)

四國銀行團——兩湖雜稅厘金

中國鐵路提要

中國鐵路提要

二四

借款額 (一)美國銀團——四千萬金洋(二)英國銀團——一百十萬鎊(三)四國銀行團——六百萬鎊

年利及折扣 (一)美國銀團借款五厘九扣(二)英國銀團借款四厘半(三)四國銀行團借款五厘九五扣

償還期 (一)五十年(二)二十年(三)四十年

訂約者 (一)不明(二)張之洞(三)張之洞

訂約日 (一)一九〇〇年(二)一九〇五年九月九日(三)一九一一年廿日

酬報 (一)紅利二成(二)無(三)購買材料經手費,借款優先權,德華匯豐共得一厘餘四厘四銀團公分。

沿路出產 木料,米麥,錫鐵煤,甘蔗,蘇,烟草。

營業狀況 該路因全路未曾貫通,長江水運競爭甚烈,故營業不振。

備註 四銀行團借款,除償還第一次美國銀團借款二百廿二萬二千美金外,餘備建築川漢粵漢路綫,革命後四銀行團要求加入鐵路財產爲擔保,並要求存款於各該銀團銀行,並要求雇用外國會計師查帳,及外國工程師審查材料。

川漢鐵路

緣起 本路自宜昌以上。達於成都。屬四川鐵路公司辦理。惟集股數年。僅逾千萬。就令集股如期。亦須二十年始克竣工。而該公司借款虧欠。存款倒閉者。爲數尤多。民國以來。政府從事實上。亟謀歸宿。川中人士。亦有見於商辦之無成。元年五月。議將川路全綫。改歸國有。至三年九月。清算完竣。始由部正式接收。

起訖 漢口至成都。

里數 一八〇〇里。

興工日期 宜昌至夔州一段。約三百里。宣統三年動工。築而未成。

廣九鐵路

緣起 本路係光緒二十四年英寶使要求五路之一（五路爲天津鎮江山西河南蘇杭甬浦信廣九）

起訖 本綫 廣州——深圳

支綫 仙村——增城

里數 本綫 井二八一里

支綫 四〇里（未成）

興工日期 廣州——石龍鎮 光緒三十三年七月

中國鐵路提要

二六

石龍鎮——深圳 光緒三十三年七月

深圳——九龍 光緒三十三年七月

通車日期 廣州——石龍鎮 宣統二年十一月

石龍鎮——深圳 宣統三年三月

深圳——九龍 宣統三年八月

資金 一百五十萬鎊

債權者 英中英公司

外人有無管理權 有（雇用英會計師查帳）

擔保品 本路財產

借款額 一百五十萬鎊

年利及折扣 五厘九四扣

償還期 三十年

訂約者 唐紹儀

訂約日 一九〇七年三月七日

酬報 工事中共三萬五千鎊報酬。成工後每年一千鎊。至清償之日止。

沿路出產 豬，羊，米，麥。

營業狀況 本路以運客爲主。貨物收入僅居十分之一。至營業進步與其他各路相形見絀者。一因

軍事不斷。二因輪渡競爭。三因厘卡重疊。

備注 深圳廣州間。爲我國自築。深圳九龍間。在英租界內。則英人築之。

廣二鐵路

緣起 本路原係粵漢枝綫。光緒二十四年。由美合興公司承造。三十一年九月。經湘粵鄂三省贖回。

民國二年。湘鄂路收歸國有。

起訖 廣州（石圍塘）——三水

里數 八八里

興工日期 光緒廿七年十二月

通車日期 光緒廿九年八月十五日

資金 二百餘萬元

沿路出產 米，麥

營業狀況 通車以始歲收不過六七十萬元。民國初年增至八十餘萬元。後忽增至一百二十八萬。

中國鐵路提要

二八

近年亦歷有增加

漳廈鐵路

緣起 創於光緒末。由閩紳界與南洋僑商投資合辦。民國二年收歸國有。

起訖 崧嶼——漳州

里數 一百四十里

興工日期 光緒三十二年

通車日期 宣統二年十二月

資本 六百萬元（國內借款）一九〇九年向交通銀行借五十萬元。

擔保品 本省鹽稅及漕糧

沿路出產 樟腦，鴉片

營業狀況 歷年均有虧折。據民十報告淨虧一八一五六九元。

樂清鐵路

緣起 光緒三十一年八月山東鹽運使以魯鹽銷路日增。而運道不便。議辦此路。於三十一年十月。

由魯撫奏准。

起訖 濰口——黃台橋

里數 十四里

興工日期 光緒卅年二月

通車日期 光緒卅二年十一月

資金 由魯鹽項下提十萬兩

沿路出產 鹽

備註 本路並非部轄以官款築造故列於國有內

甯省鐵路

緣起 光緒三十三年。江督端方所建。以便城廂一帶交通。

起訖 下關江口至城南中正街

里數 二十一里

興工日期 光緒卅三年十月二十日

通車日期 卅四年十二月

中國鐵路提要

三〇

資本 四十萬兩

備註 此路並非部轄。係用官款建築。故列入國有項內。

京苑輕便鐵路

緣起 本路係清光緒三十一年冬。練兵處大臣。以京畿重要。非有軍用鐵路。難資拱衛。因即奏明辦理。專爲軍用。

起訖 自北京永定門至萬家地
里數 十五里

興工日期 光緒三十二年正月

通車日期 光緒三十三年二月

資金 十萬元

備註 本路並非部轄。以係官款所建。故附國有內。

民有鐵路

膠濟鐵路

緣起 光緒二十三年。山東教案起。德國占領膠州灣。遂訂立租界條約。山東鐵路鋪設權亦爲此租

界條約中條件之一。二十五年德人設立山東鐵路公司。同時着手青島與濟南間之工事。二十六年拳匪事起。暫時停頓。至二十七年四月。青島至膠州間通車。同年九月。築至高密。二十八年。築至濰縣。三十年三月。青島濟南間完全通車。歐戰起。日德開戰。本線又爲日本占據。歸其管理。華府會議中日交涉之結果。決定歸還中國。民國十二年一月一日。由我國正式接收。路線起訖。青島至濟南。

里數 八二四里。

興工日期 (幹線) 光緒二十五年九月。(張博間枝線) 光緒二十九年四月。(鐵山枝線) 民國七年十月。

通車日期 (幹線) 光緒三十年七月。(張博間枝線) 光緒三十年八月。(鐵山枝線) 民國八年三月。

資金 德管理時五千四百萬馬克。

日管理時

營業狀況 此路車站建築費極昂貴。其他材料費亦甚大。一九一二年。每英里須耗營業費四百三十二鎊。但因地勢甚佳。每年可派四厘至六厘之官利。自我國收回後。軍事迭生。運輸阻梗。營業遂大衰。

沿途出產 煤，鐵，雜貨。

備註 國人所認之贖路股款。因無嚴密之保管機關。已陸續發還。故完全贖回民有。一時尙難實現。路警等權。至今仍在日人手中。

南潯鐵路

緣起 清光緒三十年秋。江西京官李盛鐸等。呈商埠創辦江西鐵路有限公司。十月十二日。經商部奏准。原擬東通浙西入湘。南接粵。徒以資金過絀。僅成南潯一段。其名稱亦改爲商辦南潯鐵路有限公司。

路線起訖 自九江龍開河起至南昌對岸之斗行里數 三百里。

興工日期 (九江至德安) 光緒三十四年二月。(德安至徐家埠) 宣統二年五月。(徐家埠至南昌) 民國元年十月。

通車日期 (九江至德安) 宣統三年四月竣工。民國元年開車。(德安至徐家埠) 民國四年十一月竣工。四年十二月開車。(徐家埠至南昌) 全上。

資金 商股銀四六九六八六元四九。多係湖口貨股公股。至民國十年止。共收獲三二九三三四元二五。

由鹽稅，統稅，縣契稅，出江米穀稅等陸續撥歸保息。認為地方公股。日款借共七百五十萬元。營業狀況 自開車以至民國十年止。共收入二，六三〇，五九七元二七。共支出二，七八六，三二五元。八一淨虧一五五，七二八元五四。而歷年股本及借款利息均未在內。蓋我國惟一之賠錢路也。

沿路出產 煤，硫黃，茶，火柴，肥皂，芝蔴。

備註 民國元年七月。公司總理吳鈞以資本不敷。向日本東亞興業會社借日金五百萬元。六十五年歸還。以全路財產及進款作抵。到期本利未交。即代行管理。三年五月。續借日金五十萬元。同月又借日金二百萬元。一切條件仍舊。

新甯鐵路

緣起 光緒三十一年十二月。新甯縣紳商陳宜禧等。於旅美華僑中籌集巨款。設立新甯鐵路有限公司。於三十二年正月二十一日。稟奏商部立案。陳自為總理。兼工程師。不用客卿。不借外款。實為商辦鐵路之模範焉。

路線起訖 (幹線)自斗山經新甯至江門。(支線)新甯至白沙里數 (幹線)一五八里。(支線)八五里。

興工日期 (幹線) 光緒三十二年四月初八日。(支線) 民國六年。

通車日期 (公益埠至新甯) 光緒三十三年十二月。(新甯至三夾間) 光緒三十四年五月。(

支線) 民國九年。

資金 四百三十萬六千一百二十元。內有一百萬元為商人借款。築路費共三百五十一萬元。

營業狀況 民國十年收入一九三一六一八元。支出一八二八九六九元。兩抵盈一〇二六四九元。

沿途出產 茶，絲，米，紗，綢，布，糖。

潮汕鐵路

緣起 日俄戰後。國人對外人侵略。漸有覺悟。乃有自動振興實業及提倡鐵路之舉。本路在此時期。

應運而生。光緒二十九年十二月。廣東嘉應州紳商張煜南等。稟奏商部立案。民國三年十二

月十一日。由交通部給予執照。為我國商辦鐵路之嚆矢。

路線起訖 (幹線) 自潮州至汕頭。(支線) 自潮州至意溪。

里數 (幹線) 八十里。(支線) 十六里。

興工日期 (幹線) 光緒三十年二月。

通車日期 (幹線) 光緒三十二年九月初工竣。十月初一日通車。(支線) 光緒三十四年八月

竣工。宣統元年九月開車。

資金 總額三百六十萬元。內有百萬元原係林麗生獨出。潮人疑爲日人。電商部派員查辦。卒由張煜南加價三千元收回股本。

營業狀況 自光緒三十二年十月至宣統元年十月底止。客票收入五六二六二〇元。貨票收入二七七一七元。民國十年。客貨收入四十七萬餘元。除開銷外。不敷分配利息。

沿路出產 砂糖，米，豆，芝蔴，花生。

備註 宣統元年以前。總協理以下各部長工司程主任等。用日人至七十餘人之多。元年收回林麗生股款以後。始爲我國完全無缺之民業鐵路。

雲南箇碧

緣起 宣統元年。箇舊縣紳商以箇舊錫務爲雲南最繁之礦區。於是議築鐵路。由省派工程師多萊勘線。而未之辦也。民國二年。復呈請該省行政署以雲南鐵路總公司（卽滇蜀鐵路公司）與箇舊錫砂炭等商組織公司。合股修築。民國三年。由雲南民政長咨部立案。時以手續未備。擱置。又因雲南起義。故至七年始正式發給執照。本路初由蒙自縣至箇舊。後改由滇越碧色寨車站接軌。

路綫起訖 自碧色寨經蒙自至箇舊。

里數 一百二十里。

興工日期 民國四年。

通車日期 民國十年十一月九日全線告竣通車。

資金 總額四百萬元。每大股銀五十元。小股十元。

營業狀況 民國十年。旅客收入三一六〇元。貨物三八九三元。支出一二五九八元。實虧五五四五

元。

沿路出產 糧食，花生，蔴，煙。

吉林雙城

緣起 雙城紳商恐俄人將築輕便鐵路。乃於民國元年倡議自辦。越數年而股款集成。遂由地方官

轉咨農商部頒發註冊執照。

路綫起訖 由中東車站起直達城內四街。

里數 單軌十二里。

興工日期 民國三年二月初三日。

通車日期 民國三年五月六日竣工。十日開車。

資金 商股二十三萬四千元。公股一萬二千元。共二十四萬六千元。

營業狀況 民國十年旅客收入三一六〇元。貨物三八九三元。支出一二五九八元。實虧五五四五元。

沿路出產 糧食，花生，蘇，煙。

廣東東龍

緣起 廣州東郊至龍眼洞地方。毗連數十村。人口十餘萬。土產豐富。惟轉運純恃人力。倍覺艱難。民

國三年十二月。始由鍾聚廉等創辦此路。以利交通。於五年一月呈部立案。

路線起訖 由省垣東郊棉花架至龍眼洞。

里數 七十里。

興工日期 民國五年一月。

資金 股本共二十萬元。分四千股。每股五十元。以毫銀爲本位。創辦人承認股數共十萬二千元。

營業狀況 每年收入預計五萬三千餘元。支出四萬七千餘元。兩抵可盈六千餘元。

沿路出產 鐵，桑，茶，絲，甘蔗。

黑龍江齊昂

緣起 此路一切路政。本爲官廳主持。民國初元始改商辦。一切建築均由天津德商泰來洋行承造。

與該洋行訂有建築該路合同。所有該路一切需用品。皆由該洋行包辦。

路線起訖 自齊齊哈爾至昂昂溪。

里數 四十五里。岔道五里。共計五十里。

興工日期 光緒三十三年十二月。

通車日期 宣統元年八月。

資金 三十三萬兩。

營業狀況 民國初年。路歸商辦後。侵挪中飽。視爲習慣。數載以來。毫無股利。票價隨之奇跌。後乃委

派總辦。擔負全責。改訂章程。以二成贏餘。儘先償還外債。現在贏虧未詳。

沿路出產 豆、麥、煤、金。

備註 自歸商辦後。百弊叢生。鮑省長於民國七年九月。委龍江縣知事鍾毓兼任齊昂鐵路公司總

辦。此爲官督商辦之始。

民業專用鐵路

江蘇賈汪

緣起 江蘇徐州銅山縣煤礦充斥。清光緒末年。曾設有賈汪煤礦公司。然自賈汪迄津浦路之柳車站相距數十里。專恃牛車駝載。費重利輕。宣統三年。呈准郵傳部修築此路。

起訖 徐州銅山縣賈汪至柳泉。

里數 自賈汪至柳泉計三十里。南至泉河之輕便鐵路十二里。

興工日期 宣統三年。

通車日期 民國五年一月。

資金 三十萬兩。

山東台棗

緣起 是路爲山東嶧縣中興煤礦公司便利運煤而設。曾另組中興運煤鐵路有限公司。

起訖 自台兒莊經泥溝嶧縣至棗莊。

里數 九十里。

興工日期 光緒三十四年十月初六。

通車日期 宣統二年五月。

資金 一八〇二,一二八元九五。

直隸坨清周長高架線

緣起 京西房山縣屬坨里村周家口店一帶爲產煤之區。惟遍地皆山。運輸不便。阮崑林等特於宣

統元年發起募股創辦惟一之高線鐵路。由坨里周家店總站。分別運銷於津滬漢等處。

起訖 (幹線)自坨里經前山至清江溝。(枝線)前山至紅煤廠。周家店至長溝谷。

里數 (幹線)六十四里。(枝線)均爲十四里。

興工日期 (幹線)宣統元年六月。(枝線)前山至紅煤廠宣統元年六月。周家店至長溝谷一

段民國八年三月。

通車年月 (幹綫)坨里至前山宣統三年正月。前山至清江溝宣統三年六月。(枝綫)前山至

紅煤廠宣統三年三月。周家店至長溝谷段尙未完工。

資金 二百五十萬元。

直隸柳江

緣起 本路係直隸柳江煤礦公司李治等請築。於民國四年八月經交通部批准。五年派員驗路。並擬由柳江終端連貫轉傍山坡。經寶興公司鑛前直達石門寨。再由寶興公司鑛前設一支線。以達寶興鑛井。

起訖 自礦區至湯河車站。

里數 三十四里。

興工日期 民國四年十月。

通車日期 五年七月。

資金 十萬元。

直隸通裕

緣起 本路於民國三年九月。由錦州大窰溝通裕煤礦公司經理陳應南呈請建築。起訖 自女兒河經虹螺峴至大窰溝。

里數 五十四里。

興工日期 民國四年五月。

通車日期 五年八月。

資金 總額公砒化寶銀一百萬元。分作一萬整股。

直隸怡立

緣起 本路係民國六年四月。由直隸磁縣怡立煤礦公司請築。經交通部查核。於八年十月二十一

日批准。由該公司修造。十年復展築至彭城鎮附近紙坊村一段支綫。

起訖 京漢鐵路馬頭鎮車站至西佐村。

里數 一〇四里

興工日期 民國八年十二月

通車日期 九年十一月

資金 一百萬元。

山東博山

緣起 本路係商人馬官和等呈請修築。原用人力推車。經交通部於民國九年三月十六日批准。發

給正式立業執照。嗣以地勢傾斜。異常危險。特呈請改用汽力。行駛機車。

起訖 (一)由膠濟路之博山至馬道地。(二)博山至八陵村。(已成之一段)

里數 (一)四十里。(二)二十四里。

興工日期 民國九年七月廿四日。

通車日期 原限三年竣工。但因水災奇重。直至十一年夏。第一段尙未完全告成。

資金 四十萬元。

京兆大豐

緣起 宛平縣車廠村等處。煤礦極富。商人設立大豐公司開採。其煤均運至周口店銷售。其間山路崎嶇。特呈請修築車周間運煤專路。

起訖 由車廠經西莊訖房山縣之周口店。

里數 十二里。

興工日期 民國九年正月。

通車日期 民國九年十二月。

資金 二十六萬元。

直隸民興

緣起 商人許鳳麟等集資在井徑縣白土坡設立探煤公司。民八時。能日出烟煤四百餘噸。而礦距正太鐵路井徑車站約三里。向用驢軍裝載。費時多而用費大。若用輕便鐵路。則綿河寬而流急。橋梁易沖毀。故該公司即呈請築高架鐵路焉。

起訖 地點 由礦廠至井徑站。

里數 三里。

興工日期 民國八年十月。

通車日期 民國九年七月。

資金 三十萬元。

直隸寶昌

緣起 是路隸屬於井徑縣寶昌煤礦公司。因礦廠離井徑車站約五里。山路曲折。運輸不便。即呈請

設立高架鐵路。於民國十年五月三十日由部批准。

起訖 由鄭家地礦廠至井徑站旁。該公司儲煤廠內。

里數 六里。

興工日期 民國十年五月。

通車日期 民國十一年十二月廿三日。
資金 十萬元。

浙江長興

緣起 本路在浙江長興縣。係長興煤礦公司創辦。該公司以開採煤礦。轉運維艱。於民國九年六月。呈請修築輕便鐵路。

起訖 自礦場至五里橋。

里數 (幹綫) 四十八里。(支綫) 十二里。

興工日期 民國十年三月。

通車日期 民國十一年六月。

資金 一百萬元。

直隸齋堂

緣起 是路初准商辦。以第二批股款呈驗愆期。擬改官辦。是時適呂調元等組織官商合辦齋堂煤礦公司。乃歸該公司建築焉。

起訖 自三家店至齋堂礦區。

里數 六十二公里。

興工日期 民國十一年三月一日。

通車日期 民國十三年八月。

資金 總額三百萬元。實收一百十萬零五千七百元。

湖北大冶

緣起 光緒十八年十二月。都督張之洞。以欲採辦大冶鐵礦。必先築路。以便運輸。因奏准開辦。聘德人從事工程。德使與求入股。允之。旋攬比股。以還德股。後又剔除比股。二十九年。日俄開戰。鐵料不敷。日派使赴鄂。運動盛宣懷。訂結借款條約。以該鐵礦作抵。並有專買特權。

起訖 自武昌府大冶起至揚子江岸石堡黃立港。

里數 三十六里。

興工日期 光緒十九年五月。

通車日期 光緒二十年十二月。

資金 湖北官款五十萬兩。外款五十萬兩。

安徽桃荻

緣起 本路係安徽裕繁鐵礦公司呈請建築。爲專運砂鐵而設。民國六年八月由交通部發給建築專用鐵路執照。

起訖 由安徽省繁昌縣荻港鎮龍窠江邊起至桃冲山脚止。

里數 一三里

興工日期 民國六年十月六日

通車日期 民國七年十月二十六日。

資金 均由裕繁鐵礦公司撥付。不計利息。

安徽益華寶興

(甲) 益華鐵路

緣起 民國九年。益華鐵礦公司經理倪道杰。因所領當塗縣。龍家山。碾屋山。蘿蔔山等處。鐵礦距揚子江岸較遠。礦砂之輸出及材料之輸入。均甚困難。乃呈請建築此路。十一年九月二十二日。由交通部批准立案。十二年十月與寶興公司連署。呈請取消寶興路線。就益華合資經營。名

爲益華寶興公司專用鐵路。

起訖 自當塗縣之蘿菊山起。經王家莊至神農洲江口。

里數 三十三里。

興工日期 不明。

通車日期 民國十一年。

資金 五十萬元作爲五千股。每股一百元。已經招足。

(乙) 寶興鐵路

緣起 本路係當塗寶興鐵路公司。呈請修築。以專運礦石及關於採礦鍊礦之物料器具等爲主於

民國十年五月二十七日經部核准發給執照。十二年十月與益華鐵礦公司連署。呈請取消

寶興路綫。就益華合營焉。

起訖 自當塗縣采石磯江岸起。至東山黃山沿凹山止。

里數 三十一里。

興工日期 自核准後限十八個月以內竣工。適該路值江湖盛漲。直至年底興工。

通日車期 不明。

資金 三十萬兩分作三千股。每股一百兩。

直隸軍三(即龍煙鐵鑛鐵路)

緣起 本路係龍煙鐵鑛公司專用路綫。其一切建築費。由公司自行籌集。先是公司於民國八年十

一月九日。咨呈交通農商兩部請准。從軍莊至石景山築輕便鐵道。嗣因須越過京門支路。於技術上稍有困難。乃於九年五月。呈請改築寬軌。自將軍嶺以達三家店。其三家店至石景山一段。則租用京門支路。以免紛歧。同月十三日奉交通部批准。並頒發執照。

起訖 自將軍嶺起。經軍莊村沿永定河支路。東岸至三家店車站。與京門支路相接。均單軌。
里數 本綫十里。岔道二里半。共約十二里半。

興工日期 民國九年五月十五日。

通車日期 民國十年六月三十日。

資金 由龍煙鐵鑛公司款內提用。計估價需四十萬元。

外國承辦鐵路

中東鐵路

緣起 當清光緒二十二年與俄訂喀希尼條約之時。清政府許俄國建築滿洲鐵路。同年七月二十

五日。即命許景澄與華俄道勝銀行議訂建造經理東省鐵路合同十二條。八月二日簽押。二

十四年在京又會訂條約九款。閏三月在俄京續訂專條六款。議妥後即行分段開工。

起訖 幹綫自滿洲里起至海參威止。枝綫自伯都納起達旅順口大連灣止。

里數 幹綫枝綫共長四八〇〇里。

興工日期 幹綫於光緒二十三年七月初二興工。枝綫於光緒二十四年六月興工。

通車日期 光緒二十七年十一月全路告竣。二十八年二月開始通車營業。

資金 華俄道勝銀行五百萬羅布。俄政府前後共撥三萬萬四千五百萬金羅布。中政府入股銀五

百萬兩。

營業狀況 該路在俄人經理之下。負債已達一萬萬金羅布。自我國接管後。銳意整頓。豫計營業收

支。必有盈餘之望。

沿路出產 煤、銅、鐵、皮、毛、蓄類、木材。

備註 該路原名東清鐵路。自民國九年十月二日由交通部正式接管後。即改今名。又日俄戰罷。俄

國讓割枝綫。自長春至旅大一段。即今南滿鐵路之幹綫。又依據該路築路合同。一八九六

年。聲明自通車日起。三十六年後中政府可照俄人估價半資贖回。八十年後無條件收回。

南滿鐵路

緣起 自日俄戰罷。俄於光緒三十一年八月初七日與日締結博資茅斯條約。收東清枝線自長春府寬城子以南各路及礦山旅大等碼頭。悉歸日本。十一月二十六日經清廷正式承認。日政府利用商公司名義。於三十二年五月發表設立南滿鐵道株式會社。六月二十六日。又將在俄國境內擅築安奉歸并該社。

起訖 幹線（一）自長春至大連（二）自安奉至蘇家屯枝線（一）自臭水至於旅順（二）

自蘇家屯至撫順（三）營口至大石橋（四）榆樹台至奉天（五）煙台至煙台煤礦

里數 幹線枝線共長二二七四里。

興工與通車日期 該路因係中東枝線。由俄讓日。故無所設興工與通車日期。

資金 原定日金二萬萬元。爲日政府出資。卽以讓得已成鐵路及炭坑碼頭等充之。餘一萬萬元。由

中日商人募集。後我當局表示不願附股。故全數由日人擔任。該路營業發達。投資踴躍。截至

民國十年止。資金總額爲四萬萬元。已交者三萬八千萬元。

營業狀況 該路設備周到。經營得法。營業進款日增。光緒三十三年淨利僅三百餘萬元。至民九幾

達五千萬元。凡十五年間。增至十五倍實爲我國國有各路所未有之紀錄也。

沿路出產 農產如麥、粟、黍、豆爲尤著。兼產麻、柞蠶絲、菸草、藍靛。

備註

按一九〇五年中日合同規定日政府得修用安奉鐵路。十八年到期。中政府得照西人估價贖回。依照條約原文。日政府自無更改軌道闊度之權。惟日政府置之不理。擅自將路軌闊度改爲四尺八寸半。於一九一二年修改竣工。於是高麗奉天間一百七十英里三路。全行通車。又凡投資於該路者。日政府擔任保股年利六厘。一九〇七年又在倫敦發行八百萬金磅五厘公債。其本息均由日政府擔保。南滿鐵道株式會社所取得之特權。計（一）全線管理權（二）撫順等煤礦權（三）水運權（四）電氣事業權（五）棧房營業權（六）地產收買權（七）教育權衛生事業權（八）徵稅權（九）路警權。

龍州鐵路

緣起

是路建築遠因伏於光緒十四年中法續議商約專條。訂明越南鐵路可由雙方商妥。接入華境。嗣甲午一役。我國一蹶不振。法人乘機。思攫路權。遂於二十一年十月起。屢次要挾。我國不得已。乃允其建築。由我國督察之。於是法乃分段動工。詎二十六年。庚子聯軍入京。本路遂于是年六月停工。以後永未進行。蓋方法趕辦滇越鐵路。欲由雲南入腹地。故遂置之不顧也。起於廣西龍州至鎮南關。法更由鎮南關延長入越南界。經諒山北甯而至河內。

里數 自龍州至鎮南關一百五十里。尙未成。延入越南界已成一部。里數未詳。

與工與通車日期 光緒二十五年即將土工分段修築。明年庚子亂起六月停工。以後迄未進行。沿路出產 龍州桂林之牛皮輸出甚多。農產亦豐。將來是路若成。上項出產必占該路貨運之大宗。

備註 是路建築未竣。故資金及營業兩項暫付缺如。

滇越鐵路

緣起 清光緒二十二年。中法續訂商約。卽有雲南鐵路敷設與安南鐵路聯絡之議。迨二十四年。法強佔廣州灣。同時獲得本路之建築權。該路乃由越南直入雲南。建築時。雖因拳亂停工。但旋即繼續進行。

紀訖 在中國境內者起自老開至雲南昆明。

里數 全路長九〇一里。在我國境內者八百餘里。

興工日期 光緒二十九年九月九日卽着手測勘路線興工。迄拳亂事起。暫行停工。旋又復工。通車日期 宣統元年三月老開至蒙自段開車。宣統二年二月蒙自雲南段開車。

資金 一九〇二年。安南政府委託巴黎銀團組織鐵路公司。認造老開至昆明之鐵路。初時資本共

有一千一百萬法郎。內安南政府。每年認擔三百萬法郎。

營業狀況 因地方偏僻。連價過昂。歷年均有虧折。

沿路出產 沿路有銅、鉛、鋅等礦。但工業不甚發達。

備註 該路築路合同（一九〇三年）內之要點：（一）中國政府供給土地（二）有築枝路之

權（三）鐵路材料進口免稅（四）合同簽訂後十八年。中政府可出資贖回。所有建築費。

及股票債票由中政府償清。至八十年後。中政府得無條件收回。

本書所用之參攷書

中華法規大全

鐵路借款合同

交通部國有鐵路會計統計總報告

全國郵政地圖

各路旅行指南

中國股票檢查書 (China Stock and Share Hand-Book)

曾鯤化中國鐵路史

勘誤

面 行 誤

正

一 七 天津

奉天

一 十二 載

戴

二 八 二百兩

二百萬兩

三 四 國

路

六 九 「官」字下脫「款」字

張綏

七 三 張綉

張綏

七 四 講

溝

八 十三 講

溝

九 四 禹卅

禹州

十 三 近年未

近年來

十一 十一 便

佳

十二 四 多「運礦」二字

三

十三 十二 光緒卅六年

光緒卅二年

十五 七 先緒

光緒

十五 十二 先緒

光緒

十六 十一 「宣統三」下缺一「年」字

惟

十七 二 推

惟

十八 一 多「開」字

擔

十八 十三 折

拆

二十 八 士夫

士大夫

二十二 十四 募

募

二十二 十四 公吏

公司

二四 七 一九二一年下脫「五月」二字

二五 十二 多「井」字

二六 一 深州

深州

二七 十四 以始

之始

卅一 十二 日管理時下脫「四千五百萬元日金」數字

卅二 五 商埠

商部

卅九 三 「柳」字下脫「泉」字

四三 七 嘔

嘔

四三 七 問

問

五一 九 設

謂

● 補遺

呼海鐵路(國有)

緣起 日俄在北滿爭奪路權。年來愈烈。我國有鑒於斯。遂有自動築路之議。照當軸計劃。擬先築濱黑鐵路。自哈爾濱對岸之馬家船口起。至龍江黑河爲止。約三千里。而呼海鐵路。乃該路之一段。

起訖 呼蘭——海倫

里數 三七〇里

興工日期 民國十四年三月

通車日期 民國十五年二月

資金 未詳

沿路出產 大豆，麥，油，煤。

營業狀況 貨運頗佳

附註 民國五六年間。政府有向俄國借款之意。以羅布跌價而中止。後擬向日本借款。幸以條件太苛作罷。故本路全由國帑興築。

洮齊鐵路(國有)

緣起 南滿與中東爲北滿最重要之路綫。惟以政治及經濟關係。兩路立於對峙之地位。競爭頗劇。欲佔勝利。非從事敷設營養支路不可。日人之呈請建築洮齊鐵路。卽爲此也。故本路名爲國有。實與外人承辦之路無異。蓋一切管理。悉操於日人之手也。

起訖 齊齊哈爾——洮南

里數 約四百里

興工日期 民國十四年五月

通車日期 民國十五年正月

資金 未詳

債權者 日人

外人有無管理權 有

營業狀況 貨運頗佳

沿路出產 大豆，麥，油，煤礦。

四洮鐵路(國有)

緣起 北滿爲我國富饒之區。自京奉綫落成後。卽有敷設支路以貫絡運輸之議。惟以款絀。未能舉辦。後得日人借款。始築四洮全綫。於民國十二年完全通車。(原文有誤)

編者附言

- (一) 本書所附鐵路全圖。係由原圖縮小。(原圖5×7尺)本擬石印。因時間匆促。改製鉛板。故不甚清晰。俟再版時。當改用石印。尙祈讀者諒之。
- (二) 擬築鐵路。因計畫時變更。故未列入。
- (三) 本書所計之里數。均係華里。(按 1 mile = 2.6 華里。或 1.6 K. M.)
- (四) 中東鐵路至今尙在其管期內。惟遲早總當完全收回。故圖中作爲國有鐵路。

文化局調撥友群圖書



A541 212 0021 67948

經濟學報

第二卷 第一期

要目

▲本會出版

▲每册大洋二角

三十年來中國之經濟趨勢

經濟學之意義及研究之途徑

工場委員制

我國歷代田賦概要

抵制英貨具體辦法

匯豐銀行

零售業地點之抉擇

勢資間融洽之促進

學校儲蓄之銀行功用

躉賣價與零售價之漲落

參觀公大第一紗廠記

Superns Nead of C ina

鐵路管理科略史

鐵路管理科之現狀



華立

徐佩琨

周增奎

沈奏廷

史鵬展

尤玉照

章作霖

孫詠沂

貢乙青

諫初

榮溥仁

邱緒聯

施彖俊

俞行修

吳維翰

南洋大學 經濟學會叢刊之一
鐵路管理科

全國鐵路提要

十五年十月初版

(每册大洋一角)

版權所有

編輯者 南洋大學經濟學會

校訂者 徐佩琨教授

發行者 南洋大學經濟學會

代售處 各大書局

印刷者 中國印刷廠

