

中國國有鐵路之外債問題

陳憲章著

*The Foreign Debts of
the Chinese National
Railways*

By Henry H. C. Chen

民國廿六年二月十日出版

版權所有

著者 陳憲章

印刷所 文英印務局

每本定價 四角

分銷處 商務印書館分館

更正表

第七頁 圖將來之興復耳句，興復誤作、服、
第九頁 廣九鐵路銀元墊款 墊字誤作藝、
第四十九頁 以爲能利用國內遊資句，多一夥字
、不得已時句、已誤作意

中國國有鐵路之外債問題

陳憲章

第一章 緒論

一 交通之重要

欲謀我國實業之發展，與民生問題之解決，其關鍵在乎交通，蓋交通爲建設各項事業之前提也。卽以我國目前情勢而論，其需要交通事業之發展，當較其他任何事業爲急切，若交通事業不能發達，其他事業，必無發展之可言也。反之，則國內一切經濟之問題，必可迎刃而解也。故欲謀實業之開發，則不得不亟謀解決輸送之利器，否則原料之供給，出品之分配，必有困難，其於國計民生必有莫大之影響也。

民國成立以來，政治未入軌道，內亂外侮，頻仍不止，江河日下，言之痛心！此交通事業之所以未能發展也。我國地廣人稀，年來因戰爭災害，各地農產，又豐歉不一，政府不能利用交通，調劑社會糧食之盈虛，致餓殍載道，盜賊充斥，此交通事業之不發達有以致之也無疑矣。總理云：「實業之範圍甚廣，農工商礦，繁然待舉，而不可偏廢者，指不勝屈。然負之而可輕者，其作始爲資本，助之而可行者，其歸結爲交通。故交通爲實業之母，而鐵路又爲交通之母。國家之貧富，可以鐵路之多少計之，地方之苦樂，可以鐵路之遠近計之。」○賊說斯言也。

盼 總理之遺教吾人可知鐵路事業之進退，於國家之衰盛有若何之關係矣。

二 我國鐵路之近況

我國舉辦鐵路，雖有五十餘年之歷史，而國有路線之長，在遼案未發生以前，尙不及一萬三千餘公里，及至清陽事變，暴軍壓境，致令瀋海，吉海，吉長，四洮，洮昂，吉敦諸路，相繼爲日人所奪，不旋踵而北寧路之關外段，亦爲日奴所佔。統計現存國有鐵路僅有關內九千八百餘公里。計共有北甯（北平至山海關一段）平漢膠濟，道清，

京滬，滬杭甬，正太，津浦，粵漢，隴海，廣九，廣三等十餘路，然此寥寥稀少之鐵路，猶以歷年軍事之摧殘，兵匪之蹂躪，支離破碎，百孔千瘡，其中尤以歷年累積而無法清理償還之債務爲最，一方已遭營業之不振，一方又加以此重大外債之負擔，以致弊竇叢生，言念及此，不勝疾首，此作者所以研究此文之動機也。

三 本文寫作之目的

本文欲將中國國有鐵路之外債問題作一大概之研究，先述國有鐵道外債之狀況其次述及其內容如訂立之借債條件是，最後則側重於整理之方案及將來利用外資之政策，總而言之，我國鐵路今日之不整情形，多半起由於外債之紛雜所致，故欲謀中國鐵道事業之振興，非先將債務問題，亦卽外債問題解決不可。此作者不得不重述者也。

第二章 中國鐵路外債與鐵路之發展

一 概言

近世國家之謀富強者，莫不亟亟力求國家鐵路之建設；軌輪馳揚，網羅密佈者，即足徵其國之富庶，與文物之發達也。蓋鐵道事業不獨爲交通之樞紐，便利民行；且一國工商業之振興，政治經濟之溝通，社會文化之發揚，與夫國防之鞏固，無不胥賴乎鐵道，即謂鐵道爲國家之命脈亦無不宜。

考世界鐵道完成於十九世紀初葉，近百年來歐美各國之鐵道事業，均突飛猛進，有一日千里之勢，不僅英美德日法諸國之路線早已若蛛網佈滿於全國，即如印度暹羅等國，亦各知鐵道對於國家生存之重要，與夫利澤之偉大，莫不致力於鐵路事業之開發。細想我中國五十年之鐵道歷史，外陷於債務之禱机，內則困於軍閥土匪之把持與破壞，故五十年來之成績，僅築路六千餘英里，此種怵目傷心之數目，比之歐美各國，能不汗顏自愧？

我國自唐胥鐵道肇端以後，清廷以潮流之趨勢，及各方之敦促，亦曾有興築鐵道之動機，惜是時適承甲午庚子兩役之餘，國庫奇絀，民生凋敝，其未舉之事業，固無法創辦，即已動之工程，亦力所難繼，然以時會所趨，勢又難於緩圖，當時外人在華因種種權利關係，欲謀取中國之路權，爲其經濟侵畧之先導計，英美德日諸國，一時遂風起雲湧，鑒力鼓吹中國興建鐵路之重要，並允借款舉辦。自茲以後，中國之鐵道事業，遂無日不在外人宰割之下，而感永劫不返矣。

二 鐵道舉辦外債之期份

關於鐵道之外債畧分三期說明如左：

(一) 自甲午庚子至宣統年間

中國固有鐵路之外債問題

在是期中，爲中國大借外款時期：如北寧、京滬、滬杭甬、廣九、平浦、汴洛、正太、吉長、道清、湖廣、及滙豐、滙理、正金等借款，均在此期中成立。當時執政者昧於國際習慣及經濟情形，因之所訂條約及借債合同，諸多偏苛：如建築鐵道一切，工程均歸債權者（一）辦一也。所需材料由債權者優先供給（二）也。總工程師及會計主任之聘任由債權者派委（三）也。借款之担保品以全路營業之收入及財產或其他債票稅收爲抵押（四）也。甚至規定在一定年限以內，鐵道事業均由債權者全權經營之。此種喪權失利之嚴酷條約，不勝枚舉。且還本期限，大都短促，此種規定流弊亦多；因鐵路工程浩大，非短期間內所能竣工，各國借債合同，大都自第十一年起，第一期還本。夫工事甫成，或行車未久，營業當然不能充分發展，且路竣之後，種種設備尚須有待業餘項下添置擴充，庶可冀其逐漸改良完善，惟因還本付息之故，不克充分購置，因此影響營業收入，路政日益凋敝，財力因此拮据。積月累年，馴至民國而後，復以內政混亂及受歐戰之影響，財力益形困難，無力維持外債；不得已仍繼續向外國借債，增加負擔；剝肉補瘡，莫此爲甚，而我國之路政遂一蹶不振，良有以也。

（二）民國元年以後至歐戰爆發之前

歐戰爆發，前此三四年中，我國之路政雖屬支絀，但多數借款合同，尙未至還本期限，每年祇付利息一千八百萬而已；以鐵路本身之收入尙能如數償付外債利息也。

（三）歐戰時期至民國二十二年

歐戰爆發後，世界經濟莫不陷於山窮水盡之境，即世稱第二黃金國法國之經濟，亦呈不景氣象，中國與英法比所訂之甯湘、浦信、欽渝，及同成等合同，僅發行債票一二期，或僅墊款一部份，以致路工開辦未久，即行中斷，一切所費難用等於虛擲；又因當時估計工程未能確實，故工未及半，費已用罄。又適值世界經濟枯竭之時，既不能

繼續舉辦外債，祇可坐視半途停工，而墊借各款，徒然空償利息。且外債本息，日益倍增，初則展轉移挪，勉可應付；既以財力日盡，週轉為難，對於債務，均陷於停止付息還本之狀態中。加之內亂迭興，路政當局亦隨政潮而易，五日京兆，為官者各存括錢中飽目的，未嘗以整理路政為職志；而政府逐年提用路款；與夫軍運記帳之有增無減；鐵路沿綫之為作戰區域。以上種種情形，實為我國路政日趨窳敗之最大原因也。

三 國有鐵路之重要債務

我國之有國債也，先起於外債而後募舉內債，此正與東西各國由內及外者不同之點也。我國自甲午至戊戌年間，咸謂非提倡實業，不足以救中國。此時清廷欲粉飾新政之設施，乃大興實業借債，今日鐵路之成績，多屬於清季舉辦實業外債而築成者，未可認為腐政也。不意嗣後以主持者之不善措施，以致造成今日路政衰落之現象，良可痛惜也。

計終清之世，所舉辦之鐵路，如平漢，北甯，吉長，正太，京滬，汴洛，道清，廣九，津浦，粵漢，滬杭甬等十餘路。在民國舉辦者，有隴海，同成，浦信，欽淦，甯湘，沙興，以反平綏路之張綏等。然除隴海，平綏兩路已完成大部外，其餘尚在合同路綫之內。

民國以來，所舉行之外債，不一而足。一部份為續修已動路工及擴充，一部份為償還舊債及購置車輛材料暨贖回國道之用。中國本身之財力，殊為薄弱，自始至今，在在仰給於外債之供給，因此歷來各路之負債情形，頗複雜不整，中尤以平漢者為甚。茲篇所述，僅擇其舉肇者，分釋其梗概而已。

(一) 平漢鐵路借款

(甲) 滙豐滙理銀行借款

中國國有鐵路之外債問題

平漢鐵路借款始於蘆漢鐵路大比銀行工廠合股公司借款。因建築時，所用總工程師，及行車，帳務，機器，各總管，均由外人充任，且每年須以餘利二成酬給公司，大權歸比，動受牽掣，且當時前項合同簽定後，英使忽發生齟齬，向我政府提出抗議，不得已於光緒三十四年九月，又另向英法兩國成立興辦實業借款合同，借額為五百萬鎊，借權者為滙豐滙理銀行是也。內以八成回贖平漢鐵路，二成興辦實業，每年應付本息，在該路盈餘項下照付。嗣因政府歷年提款超過盈餘數目，十一年份即在担保品鹽稅項下撥付，但本金僅付至十八年止，利息尙無延欠。

(乙)正金銀行借款

前清郵傳部因平漢鐵路借撥官款，急待歸還，又因各路借款本息償付孔殷，先向英國中英公司承借英金四十五萬鎊。宣統三年三月，又與日本正金銀行簽訂借款合同計日金一千萬元，歷年本息付清，惟至民國十一年以後，平漢財政拮据，本息即無力償付，故應付利息祇付至民國十一年上期止，本金祇付過民國十一年一期。

(二)北甯鐵路借款

(甲)北甯關內外鐵路借款

北甯路初僅為供開平煤礦運煤之用，由商家承辦，於光緒廿二年收歸國有，因所欠各處款項甚鉅，並擬籌築中後段至新民屯一段，及營口支綫，故於光緒廿四年八月，與中英公司簽立借款合同，借額為英金二百三十萬鎊，於廿五年發行債票，每年所付本息，尙無拖欠。

(乙)北甯鐵路唐檉雙軌借款

北甯鐵路唐山至山海關一段，因運貨物甚繁，亟須建築雙軌，以增進業務。至民國十年四月，遂與中英公司商借英金五十萬鎊，備購材料之用；又另借銀元一部份二百萬元，以為應付國內各項之開支，現銀元部份業已還清。

，英金部份仍每月償付。

(三)吉長鐵路借款

中國建築吉林至長春間之鐵路時，日本曾允借貸半數築路。故於光緒三十四年，簽訂合同，額數爲日金二百一十五萬元，條件以路款收入須存日本正金銀行支店，條件之酷厲，誠恐未有能及之者。民國四年間，日本提出二十一條件後，遂與南滿株式會社改訂借款合同，規定該路資本悉由日本借貸，與前項借款未還清之數，共借日金六百五十萬元。本息付至十九年，至廿年上期未能照付。雖然東省今日已淪亡於日奴矣，昔日在東省努力之成績，盡爲日人一手所攫奪，言之痛心，夫復何言！惟望國人一致奮起，圖將來之服耳！

(四)汴洛鐵路借款

汴洛鐵路即隴海路之一段，因先築該段，故有汴洛之稱。創辦於光緒二十五年，後因庚子之亂，至廿九年始由盛宣懷與比國電車鐵路合股公司商訂合同，總額法金二千五百萬法郎；債票卽於是年發行。至卅三年因款項不敷，又續借一千六百萬法郎，本定民四首次還本，惟因款絀，遂商訂遲還，至民九始每年還二百五十萬法郎，民十六年起則無支付。

(五)京滬鐵路借款

該項借款由前清督辦盛宣懷與英公司訂定之。先擬築淞滬段，以瑞記所餘借款二百五十萬兩，及直隸海防捐五十萬資金，限定在光緒二十四年竣工，卽開車營業。時適英使索辦京滬路，政府乃令盛宣懷在上海與英領事劈利南議定詳細合同二十五則，於光緒廿九年簽字，計三百廿五萬磅，卅年發行第一批債票，英金二百廿五萬磅，卅二年第二批六十五萬磅發行，至民國十三年又訂立解決餘利合同，規定民十八年起，每年須還本一次，現僅付過一次，

利息尙無延欠。

(六)隴海鐵路借款

(甲)隴海鐵路借款

即由汴洛鐵路借款而來。因汴洛借款合同內，即載明將來本路如辦理完善時，則將河南至西安路線，優先權給與比公司商辦，民元之間，比公司因汴洛營業太無發展，願拋棄汴洛借款之一切權利，請中國提前償還該款全數，並於同年九月，重訂隴海借款合同，擬汴洛借款提前還清，計總額英金一千萬磅，於民國二年三月先發行第一批債票，英金四百萬磅。嗣因歐戰發生，第二批債票未能售出，因之汴洛借款，亦未能償還，應付利息，祇付至十四年上期止，已拖欠九年，其本金已於十二年到期，經商展七年，至今又過期限矣。

(乙)隴海鐵路比荷借款

我國鐵道負債情形之複雜，實受歐戰之影響。因前項借款為世界經濟所迫，使第二次債票不能發售，而工程已動，工價不資，故民九五月間，由施肇基與荷蘭及比公司訂借荷款五千萬佛羅令，比款一萬五千萬佛郎，以上二項借款，至民十四年下期起，其本利均未付。

(丙)隴海鐵路八釐借款

此為隴海路之第三次向比國公司之借款也。因陝川東路雖已築至汝州，而工程尙在籌備，所有進款，尙不敷還付利息之用，必須展築至西安，方能吸收陝甘川晉四省之商貨。但估計工程需款甚鉅，乃於十三年七月又與比公司訂立合同，發行債票，是年八月祇交銀元五百萬元，餘均未發售，現利息付至十五年下期止，本金尙未還。

(七)道清鐵路借款

道清鐵路，係沿近各鑛山地，爲運輸煤質而設。該路分二段：一由道口至清化，一由清化至澤州。先脩道清一段，由該處英福煤公司承辦，以建築費作爲借款，在光緒卅一年訂立合同廿一條，計借英金八十萬磅。應償本息付至十四年止，自十五年起均未付。

(八) 廣九鐵路借款

(甲) 廣九鐵路借款

光緒卅二年春，英使屢向中國催促脩築該路，乃由盛宣懷與英公司簽訂借款合同，計英金一百五十萬磅，於卅三年發行第一次債票，每年應付本金利息至民國十四年上期止，十四年下期即未能償付。

(乙) 廣九鐵路銀元藝款

該路因路線太短，營業不振，近年又受時局影響，經濟異常支絀，應付前項借款本息，除由滬甯路撥付一部份外，尙不足甚巨。不得已乃商請中英公司，以相等之銀元數量，暫行墊付。按當時金價折合中國銀元爲二十一萬六千二百九十三元二角八分，先議定以京滬餘利作押，因該路餘利不多，本息又未照付，十八年因中英公司催之甚急，始商定辦法，將本息算，至十八年，計共本利積欠銀元卅二萬五千一百八十五元。並擬定自十九年起，每年還本一萬五千元，但至廿年六月起，又停止償付矣。

(九) 津浦鐵路借款

(甲) 津浦鐵路原借款

該路原擬由民間集資敷設，後因內資難集，終與英美資本家商舉借款，德使聞之，提出抗議，後由我方商定投資方法，政府令梁敦彥與德華銀行，華中公司議定津浦借款合同二十四條，借英金五百萬磅，德佔百分之六十三，

承借天津之北段；英佔百分之三十七，承借浦口之南段。第一批債票於光緒末年發行，第二批於宣統元年發行，現每年應付本息英國部份付至民十四止，自十五年起未付。德國部份付至民五止，自六年起，因對德宣戰停付。十三年中德恢復邦交後，補付本息。

(乙) 津浦鐵路續借款

前項借款工程尙未完竣，款項即已用罄，遂按原借款合同，復於德華銀行及華中公司續訂借款合同，計英金四百萬磅，於宣統三年發行第一批三百萬磅，德佔一百八十九萬磅，英佔一百一十一萬；第二批受歐戰影響，未能發行，現每年應付本息英國部份仍付至十四年上期，德則付至民國五年止，十三年後仍補付本息。

(丙) 德華銀行墊款

第一次借款，既不足敷用；第二次借款，又因歐戰關係，未能完全售出；故於民元時，與華中公司訂墊款三十萬磅，爲兩段之用，現已還清，後又與德華銀行商訂北段工價，總計墊款本息九十萬餘。

(十) 粵漢川鐵路借款

粵漢川鐵路借款種類分二：一爲贖回粵漢鐵路而用，一爲贖回粵漢債款而用。但第一種借款至民國四年間即已交還。我國政府自贖回該路後，原擬官商分段合辦，嗣因籌款不易，遂均收回國有，且將川漢加入，於宣統三年四月，與英法美德四國銀行團訂借款合同，總額計英金六百萬磅。是年全數債票發行，四國各佔四份之一，本利在關稅項下撥付，美法部份利息付至民國十六年底止未付，德則歐戰期內停付八期，今則繼續撥付，但本金祇償一期。英法美三國自十四年下期起亦無法償付，而全路至今尙未造成，可通車者，僅湘鄂一段，而株韶樂昌間現正在趕造中。

(十一) 滬杭甬鐵路借款

該路江浙紳商極謀歸還自辦，但以英人爭攬利權，乃假借光緒廿四年所草訂之昭和洋行合同，謂成約之不能毀，乃屢促商議線約，籌商多時，始於光緒卅四年二月，訂定滬杭甬借款合同廿四則，共英金五十萬磅。本和還至民國十九年止，二十年份上下期未付。

(十二) 平綏鐵路借款

(甲) 東亞興業株式會社第一次借款

該路本發行國內債券多次，以第五次債券四百萬元，發行時，市面不佳，乃將該項債票向日本抵借日金三百萬元，此即第一次東亞興業株式會社之借款也。

(乙) 東亞興業株式會社第二次借款

民十時，該路擬擴展幹綫，築建綏包一段，又發行國內公債五百萬元，後亦因銷售不多，又向該社抵借日金三百萬元，此即爲東亞興業第二次借款也。

(十三) 四洮鐵路借款

四洮鐵路借款始於民四十二月，與日本正金銀行所借日金五百萬元之四鄭借款也。四鄭鐵路即四洮之首段，民七時，四鄭全路修成，日方以該路太短，要求展長，乃於十八年九月，復與日本南滿鐵路訂立四洮借款合同，共借日金四千五百萬元。此後因世界不景氣，未能發售，以致嗣後由該社或墊或借，手續複雜。至民國十四年，因各債拖欠太多，乃憑函將前項債額改爲日金三千二百萬元，限期一年，至十五年間，爲期又屆，因利率九釐，我國政府認爲過高，要求減低，續訂借款合同，該社不允，故該項借款至今尙爲懸案也。抑有進者，東省一切已喪失，所以

重提之者，無非藉以爲國人一警耳。

(十四) 膠濟鐵路借款

該路本爲德人在中國境內修築之鐵路，當以戰方酣時，日人乘機侵我遼東半島，及膠濟鐵路，後經我國人民之反對，結果根據華盛頓會議之決議案，由我國以國券日金四千萬元贖回，於民十二月一日接收，此爲我國外交史上第一頁光榮歷史也。現因東北事件，利息未付，一部份本金五十萬元日金，亦尙未開始償還。

就以上所述觀察，吾人可知中國鐵路之發展，在在與外國借款發生密切之關係，即各路內債之起始，亦以外債爲濫觴。查外債之最複雜者，概爲日本方面所出，日人挾其政治經濟侵略之野心，得寸進尺，謀畧我國主權，東三省今日已淪亡矣，卽足徵其侵略手段之酷辣。此外如英美各國之借款，其經濟之野心，何啻視弱於日人，特其暴露之程度，不若日人者之高耳。總而言之，今日我國鐵路之紛亂情形，可謂大半由於外債不良利用之所致。前車之鑑，國人今後應如何應付之？

附表 一

第三章 國有鐵路之財力與外借

一 外借之總額

國有鐵路之負債計分三項（一）外債（二）內債（三）料價，負外債最大者爲隴海鐵路其次爲津浦鐵路，第三爲湘鄂鐵路，均在一萬萬元以上，負債最少者爲廣韶鐵路，然其負之內債則爲最多耳。

查我國向外國所舉行之公債，可分爲二種：一爲生產的。一爲不生產的。自清季光緒中年以來，截至民國二十一年，十二月底止，因修築鐵路，尙欠內外各債，共計（料價在內）爲一，三〇六，三二五，七一九・四三萬萬元，爲數不可謂不大。中國以四萬萬之人口計算，每人須負擔鐵路內外債三元有多。如政府果能利用外資，開發實業，本爲國家之善政，然以中國所舉債券之成績觀之，存在使人失望。茲根據鐵道部最近關於國有鐵路負債之報告，列表於後，以資參考。（註）

(註) 本篇所論爲我國國有鐵道之外債，自應以單純討論之爲目的，作者所以於此共提內債及其他關於債券總額之數目者，無非藉之以爲比較，使讀者有較明澈關於外債之觀念耳。

二 國有鐵路之經濟狀況及其還債之能力

吾人欲明瞭各路之經濟狀況，自應於其詳細平準表探求之，茲將平漢北甯，津浦，京滬，滬杭甬，平綏，太正，道清，汴洛，隴海，廣九，湘鄂，膠濟南濰等路之詳細平準表列編於后，若能加以細心之觀察其數目，則各路還債之能力，自能表達於讀者也。

(一) 平漢

該路在國有各路中成立最久，獲利最厚，歷年拾盈餘中共提出二九，一五〇，〇三一·八八元增建產業，提出二一，七八六，一〇七·七三元償還債款。惟近年受戰事影響，營業不振，虧折甚鉅，計有六，一七〇，五四一，七二元，其中本年份佔有一，〇六七，一九九·〇〇元。

「政府長期資金」項下計有四〇，三六九，三八一·一九元，加以「盈餘提出之增建產業」及「盈餘提出之償還債款」二項數目，政府資金應達九一，三〇五，五二〇·七八元。與此相對照者爲「資金資產」總數爲一二六，七六三，九九九·八二元，而「抵押債券」及其他有担保之債款亦有二八，一七七，〇〇一·八九元焉。

「零星債主」計二二，二三五，二〇四·二二元，較上年增加五，七八一，三六八·七九元。本項以材料債款及利息數目爲最大。

「政府暫墊款」計四五，一一四三七三·三三元，較上年增加六，四二五，四八六·六五元。

本年北甯平準表中，關於資產部份仍將關外一段列入。該路計有「資金資產」總數凡一二五，八七八，〇七八·一二元，而現存之「抵押債券」則有八，二八〇，〇〇〇·〇〇元。屬於政府之總數計一一八，五四八，二一一·

九三元，其中「政府長期資金」佔二三，九〇三，三九二・五七元，「盈餘提出之增建產業」佔六七，六八九，五二三・六六元，及「盈餘提出之償還產業」佔二六，九五五，二八五・七〇元。

「抵押債券」計八，二八〇，〇〇〇・〇〇元，本年曾償還六九〇，〇〇〇・〇〇元。

「債款及滙票」(・平——)計九五五，六八二・三五元，較上年減少二，五一六，二九〇・〇一元。本項數目係尚未付清之唐榆雙軌借款美金一二〇，一九八，四二五磅折合之數。

「其他未來貸項」共計八，一〇三，五五六・五四元，較上年減少一，三五〇，四〇五・一〇元。本項內以四百輛車價計四，七八五，〇二一・九七元爲最鉅，其次則以各項附加捐佔其大部份焉。

「路綫及設備品之原價」共一二四，二・六〇三，三四四・七一元，計增加一，二八八，五一八・三八元，其中三六八，八三三・三二元係車價，餘均爲通常資本建築費。其款項來源。則爲盈餘項下撥用者也。

「獎金」共計三，八二五，〇一三，九九元，較上年增加一，七八五，〇一四・九九元。

「材料」共計九，二一八，四九五・九八元，較上年僅增加一〇二，九一九・九〇元。

「其他未來借項」共計一二，七〇六，四二七・七六元，其中以葫蘆島建築費五，八六二，二四五・四九元及「互用車輛」三，〇九〇，〇九四・〇〇元爲最鉅。

(二) 設備

該局「資金資產」共計一二四，八九七，一二五・九三元，其中「路綫及設備品之原價」項下計增加二，七七九，一五三・一七元。與本項對照之「抵押債券」計六三，八七六，三六一・五五元。茲將政府所有權分配數目如下：

政府長期資金 一二，二一〇，二三九・五二元。

由盈餘提出之增建產業 一五，二〇一，七七五・二三元。

中國固有鐵路之外債問題