

民國二十六年一月



各省市經濟建設一覽

實業部統計處印行

各省市經濟建設一覽

(中華民國二十六年一月初版)

實業部統計處出版物之一

編輯者 實

南京中山東路一七九號
實業部統計處

電話 二一〇五—九轉三二號

發行者

實業部總務司第四科

國府路實業部內
電話 二一〇五—轉一三號

印刷者

南京文心印刷社

八條巷十四號
電話 二二四七五

定價

精裝每册八角
郵費 國內加一
國外照加

各省市經濟建設一覽目次

省市建設的分工與協作

江蘇省之經濟建設

浙江省經濟建設之進展

安徽省最近經濟建設概況

江西省之經濟建設

湖北省近年來之建設概況

湖南省之經濟建設

河南省經濟建設概況

河北省近年經濟建設統計表

山東省之經濟建設

福建省經濟建設

廣東省經濟建設概況

羅敦偉 (一)

沈百先 (三)

伍廷颺 (一六)

劉貽燕 (四七)

龔學遂 (五七)

劉壽朋 (七〇)

余籍傳 (九三)

張靜愚 (一二六)

王景儒 (一四五)

張鴻烈 (一六三)

陳體誠 (二二三)

劉維巖 (二三三)

廣西省十年來經濟建設實況

四川省最近之經濟建設行政

貴州省之經濟建設

雲南省經濟建設概況

陝西省十年來之建設

甘肅省經濟建設實施概況

甯夏省近年來之經濟建設

綏遠省經濟建設實況

察哈爾十年來之經濟建設

南京市近年之經濟建設

上海市經濟建設概況

漢口市一年來之經濟建設概況

廣州市近年經濟建設概況

青島市近年來之經濟建設

韋雲淞 (二四二)

盧作孚 (二九二)

胡嘉詔 (二九六)

張邦翰 (三〇四)

雷寶華 (三三六)

許顯時 (三四八)

馬如龍 (三五九)

馮 曦 (三七三)

張礪生 (三八九)

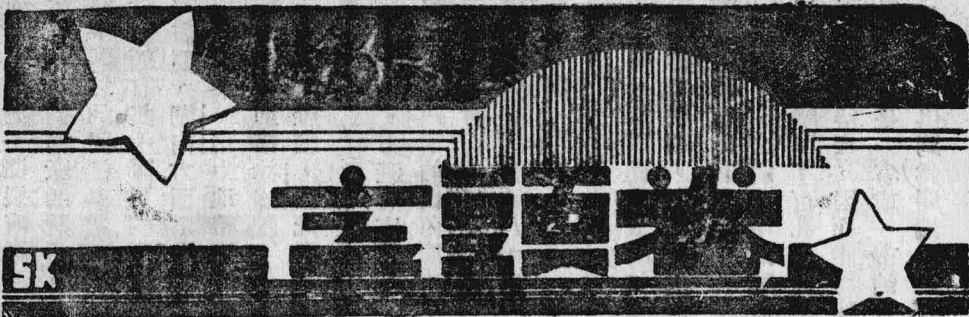
馬超俊 (四〇〇)

吳鐵城 (四二〇)

吳國楨 (四二五)

曾養甫 (四三一)

沈鴻烈 (四三七)



省市建設的分工與協作

羅敦偉

自國民經濟運動展開以來，各方面對於經濟建設已經予以熱烈的注意。各省市賢明的當局也大家着重在這方面。固然因為環境的關係，有許多場合是有『心有餘而力不足』之感，可是絕對空虛的吶喊，似乎已成過去，而努力向建設之途邁進的精神，確是充溢在各方面。事實是事實，用不着我們再去詳加說明。

可是中國的政治機構，尤其是富有區域色彩的各省市政治機構，從來即很缺少相互的聯系。因而不僅在各省市之間，缺少『協作』，同時也缺少『分工』。『相得益彰』的事實固然很少，連『互相輝映』的機會也不可多得。甚至還有許多場合，是各自為政，各行其是，結果不是疊床架屋的重複，即是柄柄不入衝突起來。起初以鄰省為壑，結局是『兩敗俱傷』。這種矛盾的現象，近年來因為中央政治權威的高度化，已經極度的

減少，可是多少總還有些存留着。所以我們今日來考慮地方建設的問題，首先即感到如何使各省市建設收到分工和協作的效果的課題。我們假定要做到這個課題的解決，個人以為有幾件事情值得研究。

第一、應力避有害的重複 中國現階段的經濟建設，還沒有實行整個的統制經濟，因此對於工作之重複，本來不容易避免。尤其在各省市因為各自有其特殊之立場，所以常常會有許多建設與別的省份重複。重複如果是合乎需要，那末，也沒有什麼要緊。比如說甲省提倡農業，乙省也提倡農業，兩省工作雖然重複，彼此還是合乎需要，自然說不上要設法避免。我們所認為要避免的重複，是有害的重複。有害的重複，大約有兩種。一種是甲省所經營的某種事業，牠的生產品需要許多省份的市場，而乙省也同時辦一種同樣的事業而拒絕銷售或者爭奪市場。

例如甲省辦一個製糖廠，乙省也辦一個製糖廠，結果，當然誘致兩個糖廠的競爭。另一種是辦一種與某種生產事業集中區域的同樣事業而出而互相爭利。例如上海武漢等處紗廠頗有集中發展的現象。湖南生產的棉花正合上述紗廠的需要。湖南方面看見有利可圖，也辦一個紗廠。互相爭利的結果，集中地帶固然吃了若干的虧，湖南紗廠也不能維持。又如沿津浦線各煤礦已經不易維持，假定又在安徽一帶大辦煤礦，彼此當然都有妨礙。所以必須力避有害的重複。

第二、力避有害的省統制 近來許多省份有自行統制的傾向。以前的山西廣東的統制形態，特別來得濃厚。近年來江西方面的工商管理處，也有這個傾向。我們並不是絕對反對省統制的人，也曾提出省統制的兩個原則，一，是須『因地制宜』；二，是不要妨害整個的民族經濟。這個主張已先後在中國社會，銀行周報上發表，這裏不想多說。可是除開同時具有這兩個原則以外的省統制經濟是絕對有害的統制，應該力求避免。這又是一個各省市經濟建設分工協作的重要的契機。

第三、力求集中的建設 中國是百孔千瘡的中國，各省自然也離不了百孔千瘡，因此覺得經濟建設樣樣重要，正是百廢待舉。因而主持建設的人每容易感到應該面面俱到，可是一省或一市的人力，財力，物力究竟有限得很。以面面俱到為開端，以百無一成為歸結，雖然這個現象

不敢說『比比皆是』，確實也為數不少。今後大家應該特別着重一省的調查統計，根據數字來詳細衡量自己的力量和環境的需要，斟酌先後緩急為集中的建設。這個建設的契機，關係一省市建設的成敗，尤其值得考慮。

以上三點當然是『卑之無足高論』，可是大一點說是中國整個經濟建設的成敗關鍵，小一點說也至少是各省發展的榮枯所繫。意義之重大，也就可想而知。可是如何才可以不犯上述的毛病而能求到集中的經濟建設呢？最上策當然在中央的統制（參看拙著中國統制經濟論）。在中央統制機構沒有完成之先，最好是召集一個各省市建設會議。各省市建設會議的召集過去似乎也曾舉行過。更似乎也沒有收到如何偉大的效果。所以我們今後召集會議，必定要抱定一個『實事求是』的態度。議案不可太多，討論的標準不可太高，希望也力求降低。而尤其要着意研究如何各省市可以相互分工協作。力掃議案如山，散會都成為白紙黑字的積弊。所以在開會之先，每一個議案，一定要有統計數字作根據。估量人財物力及各自環境應該這樣做，而且可以做到的時候；才議決下來。一經確定之後，必須集中力量求其實現，那末，不僅會議可以收效，而上述的弊病可以掃除，各省在分工協作之下，經濟建設也可以發展。各省市經濟的發展成功，整個的民族經濟也具有基礎。關係民族復興前途何等重大。特本愚見所及，作一種蕞蕪之獻！

江蘇省之經濟建設

沈百先

蘇省襟江帶海，農產豐富，商業繁盛，奠都以後，尤爲畿輔要地，故經濟建設，民生與國防並重，大別言之，可分水利、公路、電話、實業四類，以言水利，則地當江淮尾閭，灌溉運輸之利，本甲全國，徒以年久失治，江北則淮沂沭泗，交犯爲患，釀成民國二十年運隄決口之大慘劇，江南則河港淤淺，閘壩廢圯，江湖水流失調整之效，釀成民國二十三年大旱之奇災，祛害興利，自以此爲先，故經開闢導淮入海水道，以排洪流，修復六塘河，並整理淮北入海各河，以暢尾閭，而分沂沭，修治運堤，以防潰決，疏浚江南幹河，以暢水流，修治通江各港，以利蓄洩，並辦理修建裏下河通海各港，修築江南海塘等要工，最近三年來，用款已達二千萬元矣。以言公路、電話，則均爲國防交通要務，隨時視需要興辦，全省重要各地，已均能貫通，以言實業，則尤爲民生根本，舉凡農林、蠶絲、合作各項，年來亦皆有推進，茲均撮要臚陳如次：

一 水利

(一) 江北運河民國二十年大水善後工程

民國二十年秋，淮沂並漲，裏運河東西隄，潰決成災，運東各縣，淪爲澤國，計高郵東隄六十里間之缺口，修復正工及附屬壩閘各工，約需二百二十萬元；寶應氾水高郵永安江都五汎，其間東西兩堤之脫坡，陡立殘缺，亟待修復者九百二十餘處，約需一百五十五萬元；淮邳各汎之土隄閘洞及洪湖大隄修理，約需一百十萬元，共需工費四百八十五萬元。工大費鉅，籌措不易，幸賴中央撥發工程款，又得國民政府救濟水災委員會撥助賑麥，合計約達百餘萬元，華洋義賑會撥助四十六萬元，省府自籌百餘萬元，總共約得三百六十萬元。遂於二十一年春分段開工，卒於是年冬辦理完成。從此運河堤防，復歸完整。

(二) 修浚六塘河

二十二年十月，江蘇省建設廳擬定修浚六塘河計劃，

自宿遷之五花橋起，經泗陽，淮陰，漣水，沐陽，東海，至灌雲之龍溝止，長約一百五十公里，兩岸隄防，一律加以培修，下游隄身束狹之處，並另築新隄，展寬隄距，藉增流量，約估土工三百五十萬公方，下游新集至龍溝一段，河槽淺狹，尤為致病之源，並加開浚，以暢水流，約估土工二百萬公方，征用民力，從事興辦。但為體恤工夫計，仍酌給口糧費，築隄每公方平均以五分為限，開挖每公方以八分五厘為限，即此計算，已非五十萬元不辦。省府勉力籌措，即於二十二年十二月成立工程處於淮陰，二十三年一月，開始工作，征夫五萬餘人，至六月底止，全部告竣。計築堤工長三百零三公里，堆土二百三十六萬七千餘公方，開挖土長二十一公里，出土一百一十七萬六千餘公方，實支經費，僅為三十五萬五千餘元。

(三) 整治沂沭尾閘

沂沭尾閘，應續辦之工程正多，酌量財力，惟有分年舉辦，二十四年先其所急，辦理下列四項工程；

- (1) 疏浚總六塘河淺段，使沂水可由總六塘河暢洩入北六塘河，免由凌溝口灌入砂礪河，下犯沭水。
- (2) 疏浚柴米河下游，使一部份沭水，可由柴米河下游之萬公、含養，兩河而達鹽河，以免盛漲時由

周口灌入北六塘河，侵犯沂水。

- (3) 疏浚薔薇河，使沭水有下洩正幹。

- (4) 疏浚燒香河，分洩鹽河一部份洪水量，以暢沂沭

共同尾閘，兼利兩岸灌漑及鹽運。

以上各工，皆與導淮入海有密切關係，為便利指揮起見，即由導淮入海工程處督率辦理，於二十四年春，分別就宿遷、沐陽、東海、灌雲四縣征工疏浚，至六月完全告成。共計出土約三百萬公方，征夫共三萬五千人，共支經費三十萬元。此項工程完成後，沂沭下游洩水較暢，不但淮水水患可以減輕，即導淮入海水道，亦可減輕負擔也。

(四) 導淮入海工程

導淮入海水道初步計劃決定以後，即於二十三年十月組織工程處於淮陰。十一月一日正式開工，入海路線，自淮陰楊莊至七套，大都利用廢黃河故道舊河槽，七套以下，完全另闢新河，以達套子口入海，全河長約一百六十七公里。原計劃河底寬度一百二十公尺，兩坡一比二、五，本省担任初步工程，河底寬度減為三十五公尺，河床高度及兩坡收分仍照原計劃辦理。全部開挖土方實測約六千八百五十餘萬公方，又海口切灘工段二百八十餘萬公方，預計征工十六萬人，期以兩年完成。開工以來，因天寒土凍

，成績甚少。二十四年春，工夫漸增至十三萬人以上，截至六月中農忙暫時停工，計挖土約一千八百萬公方。是年秋繼續開工，二十五年春，工夫多至二三十萬人以上，兼程並進，至六月中農忙停工，已完成土方四千七百餘萬公方，業將全部挖通。雖各段中尚有局部岸坡土埂須加整理清除，惟中泓均已深暢，如淮水漲發，即可開壩放水，應用新道排洪，以弭潦患。二十五年冬，復利用農隙，加以整理，預計年底可如式完成。

(五)江北運河工程

江北運河工程之最大者，有運河西隄碎石工程，東西堤改埽建石工程。

(1)西隄碎石工程：運河西隄爲東隄之屏障，高界一帶，湖浪衝撼，最爲險要。原有碎石工程，經二十年大水以後，多已殘缺，亟待修復，以限於經費，未及舉辦。二十二年由江北運河工程局設計，呈奉省政府核准舉辦，自界首迤南至高郵止，依工程之夷險，分膠砌乾砌兩種修補築做，工款計支二十七萬二千餘元，分四段辦理，於二十二年三月開工，八月完全告成。

(2)東西堤改埽爲石工程：運河東西堤坐灣迎溜之處，例有柴土築做之埽工，全部埽工，約長九千三百〇一公

尺，其中攔軍樓廟巷口七公殿三處，原爲民國二十年最大決口，形勢尤爲險要。先於民國二十二年由華洋義賑會撥款十二萬六千元，築做鋼筋水泥塊石護岸工程，尙餘八百八十五公尺，續由江北運河工程局設計興辦，凡緊要部份，改埽工爲石工，次要部份，改埽工爲土坡，又開洞兩旁護有一律改爲石坡，連同改建西隄港口整理閘壩涵洞等工，計需工款二十八萬餘元，於二十四年四月開工，至七月完全告成。

(六)裏下河通海各港建閘工程

裏下河通海各港，爲淮運之尾閭，每遇旱年，常有瀾潮倒灌之患，必須建築潮水閘，以資防禦，所有何垛河王港竹港及門龍港各建閘一座，約需五十三萬元，何垛門龍兩閘，先由全國經濟委員會以賑麥五千噸約值銀三十七萬元辦理完成，王竹兩港建閘亦同屬需要，乃於二十三年三月，組織王竹兩港建閘工程處於東台。全部計需二十五萬四千元，籌備既妥，即招商承包，於五月中旬工程開始，至二十四年三月，兩閘同時完竣，閘各五孔，寬二公尺有半，工款實支各十二萬五千元，此項工程完成後，裏下河各縣一千數百萬畝之農田，可資以蓄波禦瀾，受惠無窮矣。

(七)修築江南海塘

江南海塘，以寶太常松四縣轄境最爲險要，民國二十年八月，遭遇異常風潮，四縣塘工，相繼出險，損失奇重，二十一年由江蘇省政府上海市府合組江南海塘工程善後委員會主持辦理，修築工程，如六月上旬起，先後開工，至九月中旬先後竣工，共支經費七十五萬餘元。復於二十二年秋季，遭兩次風潮，舊工愈見殘破，新工亦多衝毀，修復更不容緩。估需工程款一百二十萬元，以籌措不易，仍將計劃縮小，擇其尤急者長約四千八百餘公尺，從事興修。設江南海塘工程處主持其事，於二十三年五月興工，至九月完成。復增做松江第二段及寶山顧林墩王家宅各段險工，計長一千七百餘公尺，共支經費四十三萬元。爲維持久遠計，又規定歲修經費每年十萬元，自二十四年度起，已照案實施矣。

(八)旱災工賑

民國二十五年夏，蘇省大江南北，亢旱成災，以高淳溧水句容宜興金壇六合等縣災情爲尤重。省府就水利公債內核發四百萬元，辦理災區工賑浚河，以資救濟。屬於省辦者，爲(1)赤山湖(2)鎮武運河，及丹陽練湖(3)宜溧運河及金溧漕河。屬於縣辦者，計溧陽宜興等三十五縣，河工除由縣自籌經費外，共補助賑款百萬元。省辦工賑，

分設工賑處主持辦理。各工自二十三年十二月開工，至二十四年五月結束，鎮武運河原擬自鎮江小閘疏浚至武進縣城，後以應事實需要，延長至無錫洛社，內包括整理練湖及加浚丹徒口支河與丹陽城河，共長約一百二十公里。總計出土約三百五十萬公方。宜溧運河及丹金溧漕河，全長約一百七十公里，實浚部份約一百里，總計出土約一百五十萬公方。赤山湖河包括赤山湖與其上源南中北西四河及其下流秦淮河暨秦淮支流句容溧水兩河而言，工程分浚河築隄修建閘涵三項，施工長度約一百一十公里，隄頂高度以倍至洪水位以上一公尺爲止，河底深度以浚至江湖能上達爲止，總計出土二百萬公方。綜上三處省辦工賑統計出土約在七百萬公方，動支經費約在一百五十萬元。工程之受益田畝，總計約在五百萬畝左右。至在支河港渠之間接受益田畝，尙未估計在內。

至各縣工賑，由各該縣政府主持辦理，計實浚河道長五百餘公里，開塘九十餘口，土方七百五十餘萬公方，到工人數約十萬餘人，動支省補助費四十五萬餘元，縣建設費及自籌款約四十萬元，工程亦頗鉅大。

(九)江南水利工程

自省辦三處旱災工賑結束以後，即成立江南水利工程處，

繼續辦理工賑計劃中之未完工程，並統籌境內水利，權衡緩急，分別計劃實施，茲撮要申述之。

(1) 修建通江各港閘座：鎮蘇運河兩岸港汊紛歧，川流四達，昔日通江各港口，均設閘座，依時啓閉，藉資操縱，以年久失修，舊址漸廢，經查勘之後擇要興修，計重建丹徒修建越河閘申港閘南閘黃山港閘等五處，添建包港閘老孟河閘，並擬建築黃田港船閘，丹徒閘於二十四年十月底動工，至二十五年七月初全部完成，包港孟河兩閘於二十五年五月間興工，不久即可完竣。其餘正在招商承辦中，預計在二十五年度內，均可全部辦竣，共需工費四十萬元。

(2) 整理丹陽練湖工程：整理練湖工程，以復湖蓄水供給湖西農田灌溉爲原則。計建築五孔洩水閘一座，新式涵洞一座，培修圍堤十六公里餘，自二十四年十一月間興工，至二十五年八月初，已全部完成，共用經費，約十三萬五千元，受益田畝約有五萬畝。

(3) 建築赤山湖閘壩：赤山湖位於秦淮河上游，因地勢異常傾斜，潦則一瀉而盡，旱則無所瀦蓄，所有湖河堤埝，在工賑期內大部，已挑修完成，遂繼續籌建花籃墩節制閘一座，及陳家邊滾水壩一座，以收操縱蓄洩之全功。

自二十五年六月間興工，預計九個月全部辦竣，共需工費約二十萬元。

此外如丹徒支河陵口段及戚墅堰運河，均在二十五年三月間先後疏浚完成，故現在江南運河，自長江鎮江丹徒口起，經丹陽武進無錫吳縣而入浙江省境，直達杭州，可以終年通航無阻矣。

(十) 防黃及黃災善後

民國二十四年七月，黃河決於魯省鄆城縣之董莊，洪流經微山湖下灌入蘇汜濫淮北，蘇省即趕事修防，搶築微湖西堤等，一月之內，共計堆土九百餘萬公方，束水迅流入海，災區賴以縮小，對於堵口工程，期魯省速辦，經匯助十萬元交魯省府備用。嗣准黃河水利委員會於十月十五日召集堵口復堤工程會議，在汴會商施工辦法，本省派員攜同本省境內堵口復堤善後工程計劃概要，出席會商，原計劃需款三百九十三萬餘元，但中央分撥本省工程款僅三十萬餘元，乃不得不就急要工程，姑以一百萬元爲度，重售擬具施工綱要，先就中央撥發之款，按照比例交各防汛區會同各專員設計施工。其時董莊決口尚未堵合，善後工程，無從着手，直至二十五年一月，各防汛區始克積極籌備。至二月初，水勢漸落，乃得乘時舉辦。計中運河方面

，辦理堵口復堤及蘇村格堤工程急要部份，銅山區修復微湖西堤工程，沂沭尾閘區北六塘河柴米河萬公河口復堤工程。

此外尚有疏導淮北積水入海工程，由鹽務機關撥助六十一萬元，本省防黃經費撥發二萬元，共為六十三萬元，疏浚岑池周港本軸善後等河，以暢入海之路。

以上各工，現已大致完成，統其所費，不下一百三十餘萬元，從此中運六塘微湖西堤復歸完整，可稍紓北顧之憂，下游入海水道既暢，即使上游水發，亦可減輕壅遏成災矣。

(十一) 征工浚河

民國二十年冬，蘇建廳詳訂征工浚河各項章則，通飭遵行，計二十一年度以事出草創，完成土方數為七百十九萬餘公方，二十二年完成二千六百十七萬餘公方。二十三年完成二千零四十五萬餘公方。二十四年度除辦理導淮及黃災善後工程各縣不計外，完成土方數當可達二千餘萬公方，合共不下七千三四百萬公方。四年合計，所需事務費，僅四五十萬元。

二 公路

(一) 省辦公路工程
蘇省建設廳自民國十六年成立及今，對於公路之興築，頗具相當之成績，計完成路面通車者，有京杭等十四線。

(1) 京杭路 自南京至杭州，在蘇省境內者，凡一百七十一公里半，二十年二月完成。

(2) 蘇嘉路 自蘇州至嘉興，在蘇省境內者，凡五十一公里餘，二十二年完成。

(3) 滬杭路 自上海至杭州在蘇省境內者，除上海至閔行一段，早已完成外自閔行至蘇浙交界一段，長四十七公里，二十一年完成。

(4) 京蕪路 自南京至蕪湖，在蘇省境內者，長三十五公里，民國二十二年完成。

(5) 鎮句路 自鎮江至句容長四十公里餘，民國二十一年完成。

(6) 鎮澄路 自鎮江至江陰，長一百十五公里半，二十三年十二月完成。

(7) 錫滬路 自無錫至上海，長一百三十公里。二十四年七月完成。

(8) 蘇常路 自蘇州至常熟，長四十五公里，二十四年七月完成。

(9) 溧武路 自溧水至武進，長九十五公里，二十五年完成。

(10) 蘇滬路 自蘇州至上海，長七十三公里，(自南翔至上海一段，因與錫滬路同線，未列入)其自崑山至南翔一段，係上海市政府代築，自蘇州至崑山一段，長四十五公里，二十四年六月完成。

(11) 崑瀏路 自崑山至瀏河，長三十二公里，二十五年六月完成。

(12) 京建路 自南京至建平，在蘇省境內者，長一百〇四公里，二十五年五月全部完成。

(13) 蘇木路 自蘇州至木瀆，長十二公里，二十四年七月完成。

(14) 善廣路 自京杭路之川埠至善卷庚桑洞，長十八公里，二十四年完成。

省辦江南各路，均經完成路面通車，江北各公路因路面材料運輸困難，大都先行土路通路通車，路綫如左。

(1) 揚清路 自揚州至淮陰，長一百九十里，(揚州至仙女廟，與揚靖路同線，長度未列

入)二十三年五月完成。

(2) 揚靖路 自揚州至靖江，長一百〇三公里，二十五年六月完成。

(3) 六揚路 自六合至揚州，長六十三公里，二十四年二月完成。

(4) 六滁路 自六合至安徽省滁縣，在本省境內者，長二十一公里，二十四年九月完成。

(5) 六划路 自六合經嬰哥營至划子口，長二十公里，已於二十五年五月完成土路工程。其自嬰哥營至划子口一段，與浦划路同線，現已在鋪築路面中。

(6) 浦烏路 自浦口至烏江，長四十二公里，除浦口至浦鎮一段，長三公里，早已完成外，其餘三十九公里，二十五年六月完成。

(7) 浦椒路 自江浦至安徽全椒止，在蘇省境內一段，長二十二公里，二十五年六月完成。

(8) 合天路 自六合至安徽天長，為京魯幹線之一段，在蘇省境內者，長三十公里，二十五年六月完成。

興築中之：，在江南者，計有江寧湖熟至溧水，句

容至丹陽，金壇至溧陽，宜興善卷洞至分疆嶺，武進至江陰青陽鎮，吳縣木瀆至無錫，無錫善人橋至光福，常熟羊尖至福山。在江北者，計有口岸至泰興，江浦浦鎮經東葛至安徽，定遠之蘇省段，浦口經雍家門口，嬰哥營至划子口及江南龍潭越長江至江北安東橋等各縣，總長約三百三十公里，大部均已完成土路工程，正在鋪築路面。

(二) 縣辦公路工程

縣辦公路之完成路面者，計有阻金路等十一線；

(1) 鎮金路 自鎮江至金壇，長六十三公里，由鎮江，丹陽，金壇，三縣分任興築，於二十三年間完成。

(2) 錫澄路 自無錫至江陰，長三十九公里，由無錫江陰兩縣分別興築完成，其在江陰境內一段路面，則由錫澄長途汽車公司投資辦理。

(3) 錫宜路 自無錫至宜興，長六十一公里，土基橋涵工程，由無錫武進宜興三縣分任興築，路面工程，則由省辦。

(4) 武宜路 自武進至槽橋，長三十一公里，土基橋涵工程，由武進縣辦理，路面工程，則

由省辦。

(5) 青滬路 自青浦至上海市，在蘇省境內者，長二十三公里，由青浦縣辦理，二十五年一月完成。

(6) 嘉羅路 自嘉定至寶山羅店鎮，長八公里，由嘉定縣興辦，十八年完成。

(7) 京湖路 自南京至湖熟，長三十二公里，由江寧自治實驗縣興辦。

(8) 松泗路 自松江至泗涇，長十二公里半，由松江縣興辦。

(9) 上松路 自上海北橋至松江，由上松兩縣於二十一年興築完成。

(10) 江靖路 自江陰對江之八汙港至靖江縣城，長八公里，由靖江縣興築。

三 電話

(一) 省辦長途電話

(1) 過去之成績 蘇省經營長途電話，始於民國十七年，以江寧為起點，沿京滬鐵路以南，計為江寧，句容，丹陽，武進，宜興，金壇，溧陽，溧水，暨丹徒（即今之

鎮江)等九縣之鐵路線之籌設，計長三百五十四公里又一百三十四公尺，(建築費爲七萬五千零八十八元一角四分)是年八月，全線通話，此爲省營長途電話之開始。十八年二月，復有京杭直達話線蘇境段之架設，乃先就宜興至浙江邊境父子廟一段架設完成，五月一日與浙江之長興接通通話，十九年三月，復沿京杭國道架設新線，由江甯起，五月築至宜興，與原建之宜父段啣接，計全線長一百九十九公里又八百七十公尺。(建築費爲五萬五千三百二十二元五角九分)十九年一月，由武進展築經無錫而至吳縣，計長一百六里又八百公尺。(建築費爲三萬零七百十九元)於二十年二月完成，同年七月復錫展築，一至常熟一至江陰之兩線，共長九十八公里又九百八十公尺，(建築費爲三萬零七百七十九元五角四分)於二十一年五月完成通話。至二十二年三月，始有擴充江北長途電線建設之實施。是項電線，計分爲二幹線；一線由江陰渡江經靖江、如皋、東台、鹽城、阜寧、灌雲、東海、而達贛榆；一線由鎮江過江經江都泰縣，而達如皋與靖如段連接。並於靖江東向展築至南通，西向展築經泰興而達泰縣，與揚如線啣接，俾泰靖如間多一迴線，全線共長七百三十九公里又五百九十公尺，二十三年四月開工，同年十一月完成通話

。(全部建築費連水線兩道，共計二十萬五千七百元)二十四年四月復敷設揚泗線電話，由江都起，經高郵、寶應、淮安、淮陰，而達泗陽，全線長二百一十公里，(建築費爲五萬三千五百一十元)於五月底完成通話。旋續建泗宿段電話，由泗陽展築至宿遷，計長六十公里，(建築費爲一萬三千一百六十元)於六月初間完成通話。又敷設淮漣阜線，自淮陽展築經漣水而達阜寧，與通榆線啣接，爲江北揚泗與通榆兩大幹線之聯絡線，全線長九十八公里。(建築費爲二萬四千三百五十元)又自高郵展築至興化，計長五十六公里。(建築費爲一萬一千零九十九元)截至二十四年底止，已設長途電話共長一千九百零九公里又三百八十二公尺，建築費共爲四十九萬九千七百二十八元二角七分，此二十四年份以前敷設長途電話之大略情形也。

(2) 本年份進展概況 (甲) 展築吳申崑松水淳各線，本年二月四日展築吳縣以東各縣長途電話，一線自吳縣經崑山、太倉、嘉定、而至上海閘北，並達南市，一線自崑山經青浦而達松江，並於溧水展築至高淳而達皖邊之水陽鎮，旋即先後完工，各線共長二百四十七公里，建築費因一部份係加掛線，間亦採用鐵線，故較節省，計全部工程暨材料等費爲一萬二千三百四十五元。(乙) 展築二十

四年度計劃線，計分四段：一爲揚浦段，自江都經儀徵六合而至江浦，一爲泗銅段，自泗陽經宿遷睢寧而至銅山，一爲通啓段，自南通經海門而達啓東。一爲鹽興段，自鹽城連接至興化，各線共長四百八十三公里，（建築費爲十萬元）現泗宿段揚浦段已完成通話，餘在積極籌建中。（丙）建築交通會議蘇省應築各長途線，是項電話，計分「銅台」「海運」「宜欽」「江宜」等線，共長五百一十公里，（建築費爲七萬七千三百元）現海運線業已完成，銅台線正敷設，不日完工，宜欽線亦在興建中。

（3）業務一班 營業收入，最近每月約收一萬一千五百元，支出約九千元，月可盈餘二千五百元。自擴充江北話線完成迄今，全部營業盈收及經常節餘兩共五萬餘元，已能以自給之餘力，謀本身事業之發展，並撥籌設淮陰電廠基金三萬元，樹共謀發展其他生產事業之基礎。

（二）縣辦城鄉電話

各縣之城鄉電話之建設，總計已達一七四七七、九四公里，分佈凡五十七縣，其屬於省營者，有鎮江、丹陽、句容、溧水、金壇、宜興、武進、無錫、吳縣、常熟、吳江、如皋、江都、高郵第十四縣，屬於商辦者，有江陰、崑山、溧陽、太倉、海門、南通、泰興等七縣，其餘蕭縣

、沛縣、嘉定、青浦等三十六縣，均屬縣營，全省僅江寧、高淳、靖江、江浦等四縣就在籌辦，倘再經二三年之建設，則全省各縣重鎮均可脈絡貫通矣。

四 實業

（一）農業之改進

（1）育成優良品種 蘇省自實施農業推廣以來，爲育成優良品種起見，特將農業改進之機關，加以調整，設稻作試驗場於松江，並於吳縣及淳高各設分場，設麥作試驗場於銅山，並於淮陰設立分場，設棉作試驗場於南通，並於南匯設立分場，分任試驗研究之責，現有稻場已育成粳稻三一四，三一八，二九八，三四。等五種，其收穫量較普通品種平均可增加百分之十二・五。省麥場已育成麥種四〇五，四三八兩種，並選良繁殖火燎芒小紅芒等，其產量較普通品種平均增加百分之十二以上。省棉場已育成棉種青莖雞腳棉第三號一種，纖維細長，可紡二十丈細紗，其產量比普通棉可增收百分之二十左右，又改良江陰白籽棉馴化脫字美棉，改良雞腳洋棉等，品質既優，產量亦豐。

（2）辦理農業推廣區 全省各縣之已設立農業推廣區

者，已有蕭縣等二十餘縣，茲將最近三年推廣良種之面積，列表如此：

	二十三年份	二十四年份	二十五年份
稻	五、二六四畝	七、九三四畝	二四、三六三畝
棉	三二、三七六畝	五四、七〇〇畝	九一、四五六畝
麥	一二、二九三畝	一六、一七二畝	

附註：二十五年份麥作推廣數量，海門、常熟、無錫、江陰、

靖江、淮安、鹽城、東台、高郵、淮雲等十縣，尙未據

報，故未列入。

(二) 林業之推進

民國五年，設立省立第一造林場於南京朝陽門外紫金山，迨十六年國府奠都南京，易名爲省立金陵造林場，並將紫全山林區，劃歸總理陵園管理，農墾廳成立後，並採行林區制度，以舊制金陵道全部及蘇常道之宜興、武進、江陰、無錫、常熟、崑山、吳縣、吳江，劃爲第一林區，注重民有林之監督指導，以舊制徐海道全部及淮揚道之泗陽、淮陰、淮安、漣水、阜寧，劃爲第二林區，注重防沙固堤等保安林之營造與野生林木之保護。並以舊制滬海道之全部，淮揚道之江都、儀徵、高郵、寶應、泰縣、興化，東台，鹽城及蘇常道之泰興，如皋，靖江，南通，劃

爲第三林區，注重防止海風海潮之海岸林營成，規劃始見宏遠。第一林區林務局，先設於鎮江，十九年設第二林區林務局於銅山，旋復併爲江蘇省林務局，局址仍設鎮江。二十年農墾廳改組爲實業廳，二十二年實業廳歸併建設廳，該局乃復改組爲省立林農業試驗場，場址初設於鎮江渣澤，本年建築新屋於句容之茅山。

當省立第一造林場及金陵造林場時期，造林區域，除紫金山外，尙有幕府山，青龍山，烏龍山，及崑山等區。逮第一林區林務局成立，則經費增加，範圍擴大，先後籌設鎮江苗圃，鶴林寺合作苗圃，廣慈合作苗圃，模範農場，合作苗圃，宜興苗圃，溧陽苗圃等六處，並復在省會近郊寶蓋北固，陽彭，羅步，女窪，跑馬，黃皮，怡和，太古，小太古，五桂，京峴，馬鞍等山，暨王家，莊家，白家，及姚家等四灣，相繼從事於省會中山林風景林及模範林之營成，迄今已可蔚然成林矣，第二林區林務局，經時至暫，造林未出銅山範圍，其後省立林業試驗場成立後，就江南著名之句容茅山營造大規模之水源涵養林。將渣澤林場，闢爲公路行道樹苗圃，以供培育公路行道樹苗之需。復將青龍山林場與金陵大學合作宜興苗圃，與宜興高級農林科職業學校合作，將徐州林場擴充爲徐州分場，並於