

民國文獻資料叢編

民國浙江
史料輯刊
第二輯


民國浙江史研究中心
杭州師範大學
選編



國家圖書館出版社



民國浙江史研究中心、杭州師範大學 選編

民國浙江史料輯刊

第二輯 第二十五冊

國家圖書館出版社

第二十五冊目錄

第六卷第九期（一九三三年三月）

.....

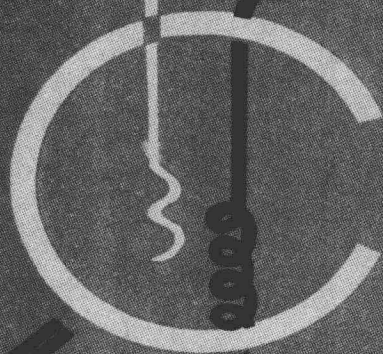
一

第六卷第十期（一九三三年四月）

.....

二五五

建設月刊



浙江省

第六卷

期

浙江省政府建設廳印行
中華民國二十二年三月出版



徵求

徵求

各地特產調查

本省各縣，皆各有特產，如杭縣之茶，塘棲之枇杷甘蔗，海甯之西瓜，富陽之紙業，餘杭臨安之笋乾，孝豐等縣之毛竹，甯波之貝母，紹興之酒，蕭山之楊梅紅蘿蔔，餘姚之草帽，金屬之火腿，溫屬之柑橘，沿海各縣之水產，以及杭嘉湖三屬之絲綢業，急應從事調查，俾資改進。茲持廣為徵求，凡各種特產，經確實之調查者，本刊無任歡迎，如能連同攝影尤佳；一經刊登，當酌致薄酬，藉答雅意。

平民金融狀況

各地平民金融狀況，異常複雜；茲擬蒐集是項材料，如各種借貸儲蓄等習慣，均為吾人所應注意；幸希各地留意是項問題者，不吝賜教，當以本刊及其他重要出版物為酬。



浙江省建設月刊第六卷第九期目次

論 著

本省公路之理財計劃

陳體誠(一)

中國化學家今後之責任

曾養甫(五)

氮質化學肥料與我國農業

何尙平(一〇)

浙江棉業改進聲中之百萬棉

吳 緯(一六)

農村建設芻議

董志立(二五)

蘇俄之集團農場與中國之墾殖灌溉事業

孫輔世(三五)

蘇俄之林業

邦垣譯(四〇)

丹麥之乳酪製造業與合作

藍士琳(四六)

調 查

諸暨與義烏之梨

章恢志(一)

嘉興之橋李

成汝基(一三)

報告

杭江鐵路沿線物產暨水陸運輸概況

金士宣(一)

浙江省第三林區各縣縣立苗圃施業方案審核報告

楊興烈(二〇)

計劃

浙江省棉產改進實施方案

(一)

浙江省提倡獎勵農村畜牧事業方案大綱

(五)

法規

關於中央

交通部架空電報線路遷移規則	(一)
標明航運包件重量章程	(二)
電氣事業人處理竊電規則	(二)
獎勵工業技術暫行條例施行細則	(四)
商品檢驗法	(九)
進口貨物原產國標記條例	(一〇)
修正漁業法施行細則第二條第六條條文	(一一)
公務人員服用國貨辦法	(一一)

關於本省

豫鄂皖贛江浙湘七省公路督造辦法	(一二)
蘇浙皖京滬五省市互通汽車暫行章程	(一三)
滬杭公路浙江省金絲娘橋檢查所章程	(一五)
滬杭公路浙江省金絲娘橋站檢查所檢查規則	(一五)
修正浙江省公路管理局規程	(一七)
修正浙江省杭州鐵路工程局第二條條文	(一九)
浙江省昆蟲局規程	(一九)
修正浙江省縣政府治蟲人員服務規則	(二一)

參考資料

- 海甯縣政府補助各鄉鎮重要建築工程經費暫行辦法 (一) 衢縣農產種子交換所借貸春花種子暫行辦法 (四)
 德清縣修築十二里塘徵工辦法 (二) 黃岩縣政府治蟲委員會推行噴霧機辦法 (五)
 鄞縣商業註冊補充辦法 (三) 壽昌縣農民借貸所變通放款暫行辦法 (六)
 海鹽縣政府勸導農民種植早稻辦法 (四) 奉化縣政府促進建設事業宣傳辦法 (七)

工作概況

- 一閱月之交通.....編者(一) 一閱月之農礦.....編者(三九)
 一閱月之水利.....編者(二一) 一閱月之總務.....編者(五七)
 一閱月之工商.....編者(三五) 一閱月之會議.....編者(七二)

建設
林園

台灣採集瓢蟲見聞錄

任明道(一)

編後

斌

插圖：東浙名果(二幅)

李梨媲美(四幅)

總 理 遺 像

總 理 遺 囑

余致力國民革命，凡四十年，其目的在求中國之自由平等，積四十年之經驗，深知欲達到此目的，必須喚起

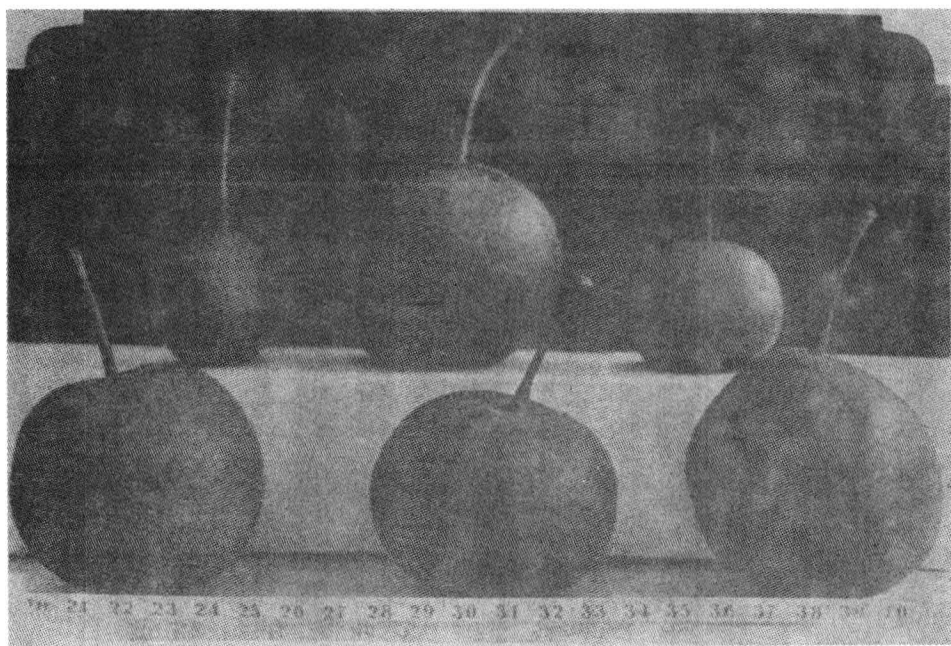


民衆，及聯合世界上以平等待我之民族，共同奮鬥！

現在革命尚未成功，凡我同志，務須依照余所著：建國方略、建國大綱、三民主義，及第一次全國代表大會宣言，繼續努力，以求貫徹！最近主張開國民會議，及廢除不平等條約，尤須於最短期間，促其實現，是所至囑！

東浙名果

本省產梨之區頗廣，以義烏諸暨餘三縣尤盛，品質亦佳。圖示義諸所產梨之一般。（參見本期調查）



上義烏產梨

前排自左而右

樟梨、甜梨、

早雪花。

後排：

金梅、遲雪花

、葡水。

下諸暨產梨

前排：

花蒂、長柄

菊花、甜梨、

霧水、金絲

燈籠、短柄

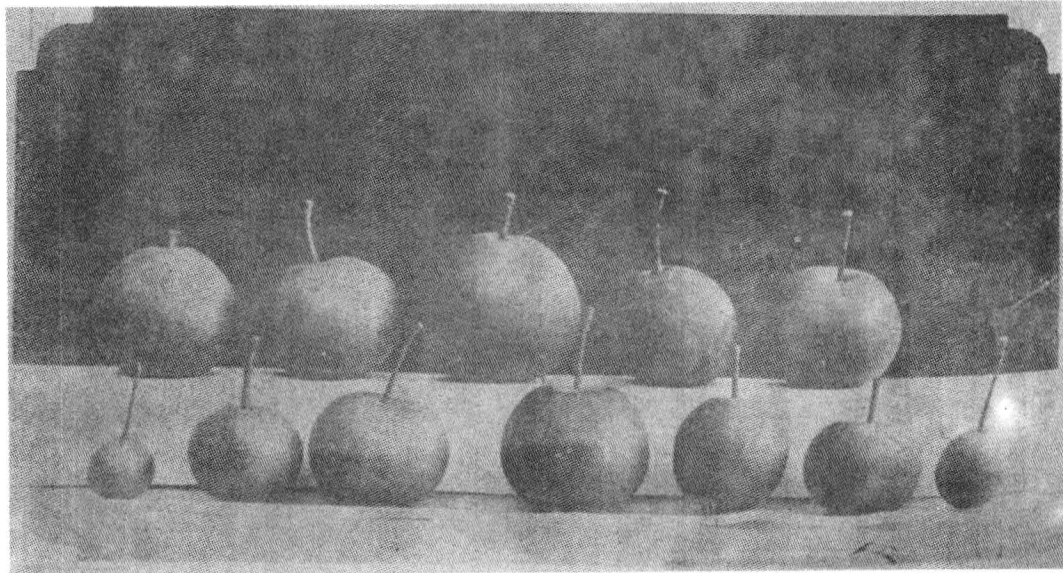
菊花、金霧。

後排：

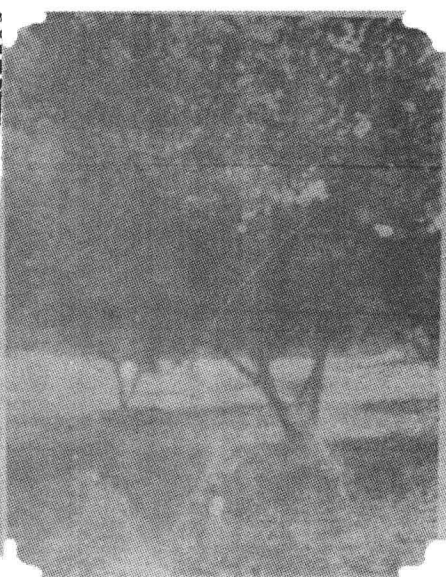
大屁股、白樟

、黃樟、白霧

、樟梨。

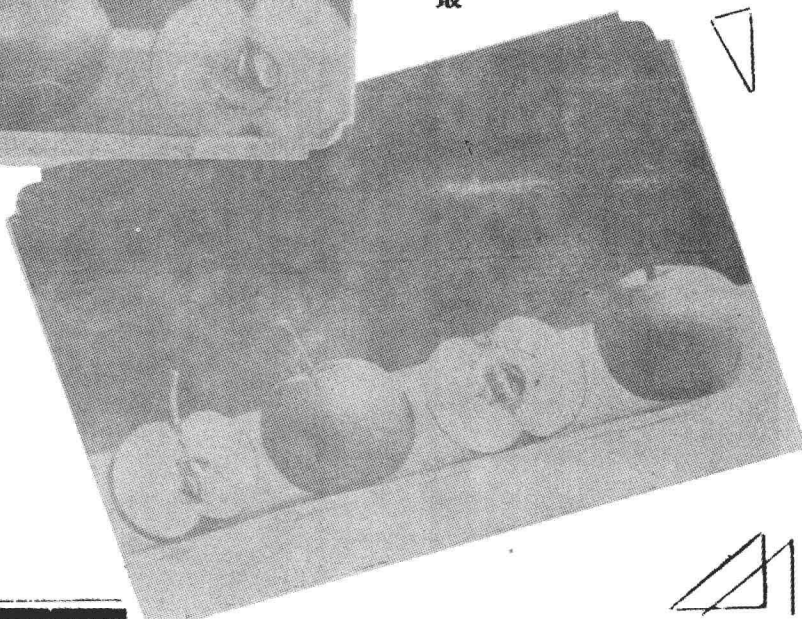
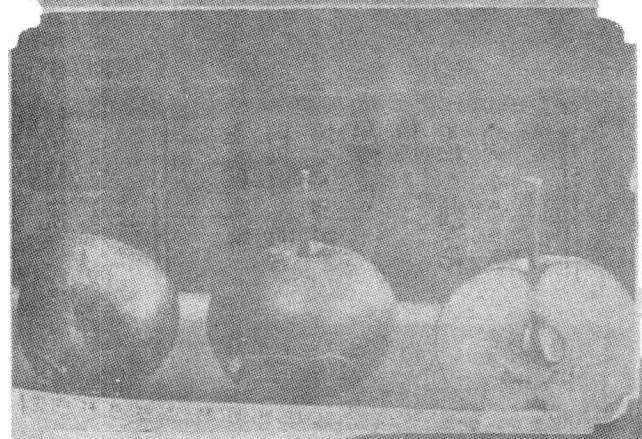


美 娘 梨 李

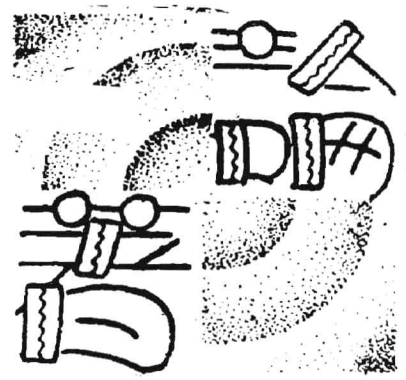


橋 李

橋李爲果類之珍品，相傳有西施爪痕者爲最，惜真種已傾果僅存矣！上圖爲橋李二號品系之生長狀況，此種以桐鄉塔甸寺爲最多。（詳見本期調查）



富有經濟價值之三品種
上、水梨中品質最優之黃樟梨
中、品質優良之白樟梨
下、蠶梨中品質最優之短柄菊花與長柄菊花



本省公路之理財計劃

陳體誠

——在本廳 總理紀念週報告——

本省公路進行狀況，諸位想多明瞭，今日所要報告者，爲
本省公路之理財計劃。

廳長蒞任以來，本省公路，即注重於打通幹線。

現設一
一千
既如
南京
六千
築
或
路二十七，測量隊五，積極進行，統計已成公路，在進行籌劃中者尙有一千五百公里；待築公路多，每公里單價若干，急欲爲吾人所應知悉。照所定，每公里自六千至七千元，本省從前亦須五日前工程進行，較爲困難，蓋平坦之區，多已建此次所築者皆爲山嶺；故開山工程，每公里所費乃至一萬二千。今姑平均每公里以六千元計，一

千五百公里，共需銀九百萬，處此財政萬分支絀之時，如何應付，實爲最困難問題，亦即爲吾人所應努力設法者也。茲將所擬計劃，分述如下：

考各國造路歷史，其經費來源，約分下列數種：

一、政府指定款項 道路關係教育交通農工商業，至鉅且大，各國莫不視道路爲建設要政；故多於國家正稅之中指撥一部分以爲築路之用，即我國古代，莫不皆然。所謂政府指定專款，如正稅附稅，或兵工築路，或因犯作工等皆屬之。

二、道路本身收入 近代道路本身亦有收入，最顯著

本省公路之理財計劃

之例爲美國，吾人應摹倣之。鄙意道路本身各種收入可分如下：

1. 牌照稅 本省業已施行。近來汽車上懸有「浙」字牌照，以代「杭」字牌照，通行全省道路，且亦可通省外。此項牌照有捐稅，車輛多則收入亦多。美國以此爲一大收入，其西方某省有車三百萬輛，每年收牌照稅一元即可收三百萬元；且其所收一元之牌照稅之中，尚須以三角爲製牌照之用，因每年更換牌照一次也。

2. 汽油稅 美國生產汽油頗多，中央無汽油稅，各省則每加侖汽油約徵稅二分至四五分，指定爲築路經費。惟法國則因飛機亦用汽油，不主張以汽油稅專爲築路之用。本國汽油亦有關稅，各省不能再行徵稅；但可將汽油售價在一省內劃一而專利出售之，以所收之利益金補助築路，本省現正計劃辦理。

3. 長途汽車專利捐稅 中美所不同者，中國私人

汽車少，長途汽車多，如許長途汽車以專利行駛某一公路之權，則可抽取相當捐稅，并收其保證金。

4. 廣告捐 廣告捐一項，過去實無統籌籌劃；此後擬在路之兩旁，或私有土地範圍之內，或在車上，均可收費。現雖車輛不多，收效較小；然因道路而有之廣告，應將是項收入，劃入築路之用。

此外，與汽車營業有關之行家，如車行等，應令其立案，領取執照；此種開業執照，可酌收照費五十元。倘有汽車牌式，亦可徵稅，如「福特」等牌，每年另出一式新牌，均可酌收捐稅後，准其售賣。凡一種新式樣欲通行于本省者，繳納一二百元之捐稅，決無問題。以上皆爲道路本身之收入。

築路經費，無論其爲本身收入或政府專款，於取用時，皆可分現籌現用與預支兩種：

一、現籌現用 政府能指定專款，或道路有收入，固

可現籌現用；然日今道路不發達，政府又無款可撥，勢非出之預支不可。

二、預支 所設預支，類多發行公債。本省前曾發行一次，頗有困難，人民對於公債，每多非議；故第二期不即發行。實則一省不修道路，人民「行」之負擔更重。例如甯波至三北，昔無公路，往來務須乘輪乘船，每次耗費五六元，一有公路，則僅須一元餘可矣。故以人民負擔論，有路實較無路爲省。三年以前，美中央公路局局長麥當諾氏，曾對兄弟云：「在一省幹線未通以前，若按照財政情形分期築路，實非正當辦法」。渠在美國主持路務十數年，所云至有見地。本省目前設法打通幹線之意，適相吻合；蓋本廳深知無路則人民負擔並不減少，甯可努力設法籌款，將幹線一氣打通，不宜分期修築，使人民負擔無減輕之希望。此種道理，因普通民衆不甚明瞭，故本廳計劃之實施，每遇阻碍；欲打破此種阻礙力，祇

本省公路之理財計劃

須於籌措築路經費時，少取現籌現用之法，而多用預支之法。在公債方面，發行既有困難，則政府正稅附加稅之預支實已絕望；本廳所能設法者，祇道路本身收入之預支法耳。現在本廳籌劃築路款項辦法，有下列三種：

一、最近與各汽車公司商定，予以專利營業權，酌收租金，於合同中訂定借款若干；此種借款，即預支道路本身之收入；復飭另繳保證金若干。總計以此辦法已籌之數，約在二百萬元以上。

二、向地方募款，或令其承築地方道路而聯絡之，使地方財力集中於政府所欲築之路；以此辦法已籌之數，亦將百萬元。

三、向中央借款。考歐美各國地方築路，中央皆有補助，最近中央仿照此種辦法撥款協助七省築路，惟不用補助名義，改用借款名義。本省係以舊欠田賦之建設特附捐部分爲担保向中央借款，惟中央須視路線之是否與其計劃相符合；經考查結果

，本省應築之幹線，已不謀而合；因此所得中央之借款數目或可達一二百萬元，於築路進行上，不無小補。且人民目前負擔，似可以減輕，是亦預支辦法之一種也。

雖尚未能完全獲得人民之諒解，而深信打通省內幹線，以減輕人民之負擔，實為今日最要之任務。且本廳此種理財計劃，在原則上亦極妥善，對於路政有深切之研究者，當不以為謬也。

以上述三項辦法，再加省庫撥款，或可達六百萬，較之原預算九百萬，尚屬不敷。此後，惟有減少工程數量，極力設法撙節費用；苟每公里單價能減為四千元者，則一千五百公里之計劃，即可實現。蓋現在可先築廉價之路，以後運輸發達，再行逐步改良。故本廳最近築路之努力，

再近日報載兄弟移交欠款一節，亦全因工程款項不能如數籌措，致有負債之事實。如今年所定理財計劃，不能如數實現，則將來實施工程後，或仍不免於欠款。所望社會人士，對於虧與欠不可併為一談耳。

日本侵略滿蒙之陰謀

交通者，乃國防之母，是戰勝之保險公司，亦是經濟之堡壘也。按支那全國鐵道僅七千二百哩，在滿蒙既有三千里矣，居其全數之四成。按滿蒙土地之廣，產物之巨，雖有鐵道五六千里亦不足其用；加之我國所扶殖之鐵道，多在南滿，而有富源之北滿，尚多未及，殊為遺憾！加之南滿各地，支那民族頗多，其國防上經濟上頗不利於我；然我國如欲開拓其富源及堅固其國防者，必須竭力建築，依其鐵道之開通，可移多數國民於北滿，以便掣肘南滿之政治及經濟，而可強固我國國防，以奠定東亞大局。加之南滿鐵路既成之線路，多以經濟為目的，致缺循環線路，頗不利於戰時之動員及軍需之搬運；此後必須以軍事為目的，建設滿蒙大循環線，而可包圍滿蒙中心地，以制支那之軍事經濟等發達，亦可防杜俄勢之侵入，此乃我國之新大陸造成上最大必要之關鍵也。

——日本田中內閣奏章之一——