2501

昆明文史资料选辑

第21辑

需要全本请访问 www.ertongbook.com

昆明文史資料選輯

李谷杰題

第二十一輯

中国人民政治协商会议
云南省昆明市委员会文史资料委员会编

一九九三年九月

昆明文史资料选辑

第二十一辑

中国人民政治协商会议
云南省昆明市委员会文史资料委员会编
邮编650021
地址：昆明市云瑞西路29号

开本787×1092　1/32　印张：12
字数：30万　印数1—3000
1993年8月第1版　1993年8月第1次印刷

云南省新闻出版局内部报刊准印证（云刊）字151号
昆明市政协印刷厂印刷　电话：5152155
地址：昆明环城北路195号　邮编：650051
（内部发行）工本费：4.50元

主　编　黄秉新

编　审　陈起鸿　杨光社　王　道　陈开国

编　辑　李建恩　张　骞　张民义

目　录

政治经济史料

云南私营汽车的社会主义改造简介……曾宪杰（1）
从云茂纺织厂到昆明纺织厂……王国华　杨寿丰（8）
回忆抗美援朝医疗队工作……曹钟璞（32）
忆《学生报》……马鹤鸣（38）
民国时期的云南兵役……王　栩（42）
民国时期的云南盐运……黄恒蛟（60）
云南民盟五十年……刘　志（95）

抗日战争史料

组建云南抗日宣传队纪实……杨世英（83）
抗战时期云南省防空司令部攀拆队……李适生（88）
回忆荥阳黄河霸王桥攻坚战……林树梓（91）
抗战时期日机轰炸昆明的一次亲历记……黄秉新（96）
史迪威公路今昔……谢福泽（99）

人物春秋

我与朱家璧的一段轶事……朱家修（111）
张左承先生传略……胡以钦　胡以时（117）

需要全本请访问 www.ertongbook.com

EC80/17

辛亥革命护国运动将领回族爱国老人赵钟奇
……王连芳　赵振銮　赵泽光 (129)
在辛亥革命护国护法及北伐中的朱培德……张曙东 (143)
周楚香孝廉事略……何开明 (173)
回忆我的父亲何光周……余　丹 (175)
附：王元昌同志来信…… (184)
许义浚传略……何一心　许　澍 (186)
一个归侨政协委员的经历……李开山 (197)
云南高等林业教育创始人张海程……何弘德等 (206)

文化教育史料

昆明地区图书馆史略……王　璞 (211)
我所知道的中华书局昆明分局……豆稚五 (231)
抗日战争时期的昆明书业……豆稚五 (237)
国民党当局在昆明查禁图书记略……豆稚五 (244)
西南联大师范学院简记……杨集成 (252)
云南省立英专概况简述……周崇德 (266)
富民县一所完全中学的前身——款庄中学……胡永祯 (277)
解放前后的昆师艺术科……陈尚云 (285)

宗教史料

在运佛牙的日子里……谢盛央 (291)
云南天主教发展述略……何品军 (296)
解放前昆明市第一个宗教合唱团
——西南歌咏队……殷　波 (305)

滇史拾零

京剧入滇前后的昆明戏曲演出……石　阡 (308)
民国前期昆明医林拾遗……万揆一 (319)
漫话滇味菜肴……盛　丰 (328)
精工为本——德茂衣庄之“茂”的回思……蔡鉴运 (333)

历史文化名城昆明简介之十七

铜犴……常　走 (342)
道教建筑真庆观……胡　鉴 (343)
昔日翠湖……东　江 (345)

附　录

昆明文史资料选辑　1——20辑目录……陈一匡编录 (348)

云南私营汽车的社会主义改造简介

曾宪杰

云南私营汽车起于民国22年（1933）4月，到云南解放前夕，经过了曲折起伏的历程。它为云南经济建设，特别是抗日战争时期的运输，作出了较大的贡献。抗日战争时期云南汽车运输在全国占有重要地位，国民党军政部门大量汽车涌入云南。战后，这些“军公”汽车多数离滇外调，有的年久报废，私车比重相对增大。

中华人民共和国成立之初，云南是国民党留下来的烂摊子。为了维持工农业生产和社会秩序，保障城乡人民生活品的供应，中国人民解放军昆明军事管制委员会十分重视交通事业。1950年，云南省国营汽车仅427辆，私人汽车1179辆，占全省汽车总数的62.4%。为调动私人汽车的积极性，对商车采取扶持政策。

是年初，昆明市成立运输业联合会，相应建立党团工会组织，充分发动群众，对资本家进行监督，并迅即开展几项工作：一是根据西南公路局《民营汽车管理办法》，引导私营汽车主组织起来，逐步实现合作化；二是在汽油缺乏的情况下，大力提倡将汽车改装为木炭车；三是使一批失业司机找到就业机会。为私营汽车创造自求发展的良好条件。

率先响应联合会倡议的昆明及外地在昆的210辆离车自行联合组织成13个合作社。由西南军政委员会交通部公路局昆明分局办理民营汽车运输生产联营社的登记和组织，年末已组成34个联营社，参加车数共965辆。另商车227辆，继续保存11个运输合作社，全部共有职工2000余人。

不久相继约有200辆汽车，从昆明装货离社，返回原籍，1952年前，个别联营社自动解体，另行组社及运输合作社改组联营社，同时，又先后在宜良、宣威各组织一个联营社。1952年末，联营社上升至40个，保有车辆共743辆。

联营社相继组建，拥有汽车的部分商家在组社中营私舞弊、拉帮结伙。有的联营社，仅是改换门牌的旧商行，一部分系由不法车主纠集而成，如有盈利，则从中抽逃资金。另一部分机关生产车，化名私车参加联营，图牟额外收益，致使联营有名无实。此外，少数联营社不服从国营运输部门的领导，沿袭商行经营作风。

1953年1月14日，昆明市人民政府联合有关部门，组成昆明市私营汽车运输业整顿委员会。由昆明市工商局局长薛汉鼎任主任委员，市工商联主任邓和风、市总工会主席徐仁信、省国营运输公司副经理刘泽光为副主任委员。韩茂等12人为委员。委员会下设债权处理、审查组织、救济就业三个小组，由有关单位调派干部26人组成。整顿委员会根据西南军政委员会颁布的《西南区民营汽车运输业暂行管理办法》，结合云南省情况，制定了《云南省私营汽车业暂行组织管理办法》。明确规定：凡固定在云南省区内行驶的私营汽车，须一律参加联营社，组织以集体经营、各负盈亏、分组管理、自愿结合、互相帮助为原则。联营社名称规范化为

需要全本请访问 www.ertongbook.com

“云南省私营汽车第×联营社”；整顿中将原有40个联营社合并为13个，凡不能行驶的车辆，不参加新社；各社车辆编成若干小组，以5～10辆车为一组；各社保有车数最少为50辆，最高不超过100辆，整顿后私车数量下降至743辆。

整顿后各社车数：

社别	车数	社别	车数	社别	车数	社别	车数
1	54	4	58	7	45	10	75
2	49	5	46	8	64	11	68
3	55	6	54	9	61	12	74
						339	27

注：①表前车辆总数以交通厅统计资料为据；

②社别序数即“云南省私营汽车第×联营社”名称中序数；

③表中分项计数系档案资料，与总数有异，仅作参考。

1952年在反贪污、反行贿、反偷税漏税、反破坏公共财物、反盗窃国家经济情报的“五反”运动中，工人检举和资方坦白，披露出联营以来存在问题，主要有：①车主为“卖光、吃光当劳方”而大量变买资产；②走私贩毒，投机倒把，偷税漏税；③各联营社机构臃肿，开支大，成本高；④在非法经营被取缔后，运量减少，业务呆滞，人不敷出，几个月不发职工工资；⑤车辆损坏，无力修复，仅1953年的不完全统计高达166辆，坏车开支，摊由其他好车负担。

1953年8月，云南省交通厅根据中交部核准的《西南区

私营汽车运输业管理暂行办法》，结合云南情况，拟订了《云南省私营汽车运输业组织管理实施细则》。确定联营社根据业务关系，分别属省交通厅、国营运输公司、工商局、劳动局领导。联营社的最高权力机构为社员大会；联营社设劳资协商会，在劳资两利共同搞好生产的目标下协商。

同年，省交通厅、昆明市财经委员会进一步贯彻对私营汽车运输业利用、限制、改造的政策，明确私营汽车运输业必须在国营汽车运输业的领导和工人群众的监督下，进行国家过渡时期对私人运输业的社会主义改造，改善经营管理，严格贯彻“三统”政策（即统一配载、统一调度、统一运价）。并在此基础上，逐步建立和健全计划管理，将运力纳入国家计划的轨道。为克服联营社内部经营管理不善，运输效率低和资方挥霍浪费等现象，建立了必要制度，规定私车行车费用、折旧、税款、行车工资等几项用款比例，保证了行车需要。为了防止不法车主的投机倒把，公布了《车辆买卖管理办法》，对经济确有困难的联营社，给予贷款，并让售一部分可修轮胎给私车，以装修无胎车辆。从而贯彻执行了党中央关于运动进入高潮以后必须“注意维持经济生活的正常进行”、“生产、运输、金融、贸易均不能停顿”的指示，“五反”运动打击了少数车主的不法行为，教育了广大私车主，提高了汽车运输生产效率。以1950年运量为100%，则1951年为584%，1952年为391%，1953年为620%，1954年又在上年的基础上增长17.31%。

1953年12月，中共中央宣布：从中华人民共和国成立，到社会主义改造基本完成，这个时期的总路线和总任务“是要在一个相当长的时期内，逐步实现国家的社会主义工业

化，逐步实现对农业、手工业、资本主义工商业的社会主义改造”。根据这一要求，并针对云南私人汽车大部在昆明的特点，1954年11月中共昆明市委组织以张正为组长的工作组，对私营汽车业主进行思想教育，对企业进行整顿改造，根据对716户私营汽车进行调查表明：一主多车的64户，占总户数的15.5%，其中多数企图转买汽车以便改变成份，对社会主义改造持有消极态度；多主一车的123户，占总户数的29.99%，资本不多，无力经营，也想卖车；自车自开的255户，占总户车数的54.51%，对社会主义改造基本无所顾虑。

1954年5月，全国交通会议提出了“对资本主义运输业通过公私合营的道路和对个体运输业通过合作化的道路，积极稳步地有计划、有区别进行社会主义改造总方针”。省运输公司采取了具体措施，设置私营运输企业管理科，以加强对私营汽车的业务领导。

同年9月，云南省交通厅运输局成立，及时制定《对公私合营昆明运输公司业务管理暂行办法》。本着“积极领导，稳步前进”的方针，正确掌握统一配载、统一调度、统一运价的政策，在好坏路面、运距长短和货物等品上适当照顾，以提高其车辆效率。私营汽车全年完成客货换算周转量2943万吨公里，平均车吨月产达到1076吨公里，较上年增长16.8%。但由于私营汽车中大部业主经营信心不足，管理混乱，无计划、无指标、无制度，修理停驶更无限制，修车率高达35.12%，停驶率达20.56%，反映了在当时对私营运输只调限制，而放松了改造利用。私营汽车车吨月产虽有提高，仍只相当于国营运输企业的44.4%。

1955年在对私人资本主义进入社会主义改造高潮中，昆明市公用交通局（后改名“公用事业局”）决定：以公股车65辆、吸收私车120辆组成公私合营汽车运输公司编为两个汽车运输队，计公私合营车185辆。另有私营车490辆。很快在大势所趋，人心所向的形势下，至1956年1月实行了全行业公私合营。同年6月1日，中共昆明市委、市人民委员会决定，将昆明市公用事业局公私合营汽车运输公司移交云南省交通厅运输局接管。为便于交接工作顺利进行，组成以张正、王谦武、保如光为组长的联合交接组，双方指派工作人员进行具体交接工作。

私营汽车修理业大部分在昆明，但在沿公路一些城市中，亦有部分小型修理厂。仅昆明市共有修理业390户，全部从业人员640余人，亦先后纳入社会主义改造，另行组成修理合作社8个。

自私营汽车运输业和私营汽车修理业进入全行业公私合营后，由省市有关单位组织工作组，根据成分划分标准，对私营汽车运输业和私营汽车修理业的业主划分了经济成份：①私人汽车运输业，根据不同情况，划分为个体经济成份和资本主义经济成份；②私人汽车修理业，业主自己劳动或自己参加劳动雇用工人不超过3人，属个体经济成份；自己不劳动，或虽参加劳动，雇用工人4人以上者，属资本主义经济成份。但私营汽车运输、私营汽车修理业，无论是资本主义经济成份或个体经济成份，均一律采取定股付息的办法进行改造。定息合营的办法，就是将私人运输业、修理业的汽车、设备由国营汽车运输业接管，作为国家的车队和修理厂。统一经营管理，付给业主一定比例的利息。从业人员

统一安排录用。其中业主雇用的职工照国营企业职工待遇录用。多主一车，在车辆股份中所占比例极小的自驾车主，亦可照职工待遇录用，其余业主一律作为国家雇员，成份不变。

全省公私合营汽车通过全行业社会主义改造，虽然效率有所提高，但在管理上仍存在车辆厂牌车型复杂、分散在各个地区、无保养修理机构等困难问题。在昆明区的两个保修车间，亦不能满足全部车辆大中修需要，加之工具设备缺乏，材料供应不足，车辆效率仍只是国营的50%左右。为提高合营车运输效率，交通厅运输局接受合营公司建议，自1956年11月起，将合营公司的各个车队委托各总站代管，实行统一管理、统一调度、统一保修；修理部门并入国营企业，利用国营企业的保修设备及管理组织，车辆技术状况有较快改进，以11月与10月比较，工作效率由58.68%提高到63.52%，车日行程由134公里提高到145公里。

1957年，合营后的汽车和修理业，交总站或厂代管期间，实行统一管理、统一调度、统一保修、统一供给原材料，只是资产未作转移。对外保存合营车队名义，对内运力并入总站，成为总站内部车队，代管后生产效率明显提高，全年合营汽车平均车吨月产达1884.5吨公里，较1955年私营期间提高63.18%，较1952年增长414.8%。

1958年1月起，原交由各总站代管汽车正式合并纳入总站建制，省运输局和各汽车总站根据不同厂牌、车型作了调整，所有合营车辆与总站车辆混合编队。资方人员一律作为总站职工，按各自专长安排工作，照发工资，只是继续领取定息，不参加工会。

（本文作者系省交通厅运调科科长，现已退休。）

从云茂纺织厂到昆明纺织厂

王国华　　杨寿丰

我省现代纺织工业起步较晚，历史上洋纱、洋布长期充斥市场。民国初年，昆明经营进口棉纱的商号达数十家，号称“洋纱帮”；同时，洋布的倾销也由城市逐渐侵入农村。云南迤西帮做进出口贸易的商号永昌祥、洪盛祥、茂恒、锡庆祥等，均为办运进口棉货（棉花、棉纱、棉布）的大户。

由于云南纺织工业幼稚，1934年任富滇新银行行长的缪云台(著名爱国民主人士,实业家)主持成立“云南省经济委员会”，首先即计划建设纺织工厂以推动其他工业的发展。1937年，规模为10000棉纺锭，192台织布机的云南纺纱厂建成，先期投产5200纱锭，60台织机。稍后，又筹建20000纱锭的裕滇纺织公司相继开工，开创了我省现代纺织工业的历史。

两个云茂纺织厂

云南、裕滇两厂开工，所用原棉中的国外花（印度、缅甸），大部份委托茂恒商号代办。1937年，茂恒总经理金熙一带领分支机构人员王昭明、杨约六、尹仲伊等赴缅甸进行市场考察，对缅甸盛产棉花引起极大兴趣；回国后即向董事会提出利用缅棉自办纺织厂的建议。后来，茂恒公司主要股

东王少岩、王振宇、王昭明兄弟集资筹建“云茂纺织厂股份有限公司”。但是，在这之前曾有过另一个云茂纺织厂，却是鲜为人知的。

1941年，茂恒股东王振宇、伍集成等人，鉴于我省地处边隅，纺织业发展较后于其他省份。为谋求增加生产，适应社会需要，打算将部份商业、金融资本转向工业投资；不但风险小，而且是“功在社会，利在自己”的好事。1943年初，茂恒重庆分号经理王振宇通过纺织界前辈高士恒介绍，购得植物油料厂闲置的国产552锭小型纺纱机一套，日东式布机20台运回昆明。同时，请云南、裕滇两厂支持技术力量办厂。投资国币600万元，其中云南、裕滇两厂各100万，筹办云茂纺织厂（后称为“小云茂”）。由昆明茂恒经理伍集成任经理，经缪云台、朱健飞、金龙章引荐李怀之为厂长，立即着手购置干沟尾农田30亩准备建厂。这时，陈纳德美国第14航空队已进驻昆明，日机空袭之忧解除。为尽快投产，临时租用中国银行小坝停车房改建车间。聘工程师朱志荣、张维二人及技术员六人。由于技术力量强，1944年试生产棉纱质量超过云南厂的“金龙”、“碧鸡”牌，1945年抗战胜利，“小云茂”完成任务停业，李怀之留下办新厂。伍集成于1946年到香港设立“瑞成国际贸易有限公司”，仍以经营棉纱为主，在香港立下基业，发展成为今天的“集成中心”；为祖国及家乡建设作出了贡献。1984年被推举为“香港云南同乡会”首任会长。

在“小云茂”筹建、投产的同时，继任茂恒总经理的王振宇，积极奔走于重庆、昆明，约集云南旅印、缅侨商数十人集资筹办“云茂纺织厂股份有限公司”。仍经高士恒牵线

和英商“怡安公司”签订订购泼拉特厂新型纺纱机20000锭全部配套设备“意向书”。于1944年8月，由王振宇领衔向重庆国民政府经济部申请建设“云茂纺织厂股份有限公司”。第一期工程规模为当时先进的棉纺机20000锭；第二期工程再建织布工场。同年9月5日，经济部“设字第1587号文”批准同意建厂在案。这就是后来的交三桥云茂纺织厂（称“大云茂”）。

李怀之，江苏海门人，毕业于南通大学纺织学院纺织系，原在云南纺织厂任职。“小云茂”停业，王振宇聘任李为“大云茂”厂长，赴上海办理设备订购及厂房设计等事宜。从物色工程技术人员，厂址的选择，练习生招收培训到设备订购及进口、安装、试车、投产都经他主持筹划。经他从上海、青岛、重庆等地引聘的技术管理人员张闇如、朱育贤、陈柏生、裴永康、徐祥达、王裕钦、陈福堃、金祖范。技师丁可敬、高道启、黄志祥、周艺海、余宝林、张跃成。招收培训练习生：王国华、张鹏搏、杨文、冯松涛、王安兴、刘振天、宫泽东等30余人。这些人均为云茂纺织厂及后来昆明纺织厂的技术或管理骨干力量，为纺织业作出了贡献。

朱志荣，江西人，南通大学纺织学院纺织系毕业。1944年在“小云茂”任职时考取行政院公费生赴英国学习，攻麻纺专业。因是公费留学，生活拮据人不敷出。经李怀之请伍集成关照，每月补助一定生活费。朱于1948年回国任工程师，协助李怀之筹建“大云茂”，负责设备安装。他不辞劳苦，经常到施工现场指导，每天工作八小时以上，深受职工的敬重。1952年调云南省工业厅，兼任云纺总工程师。1953

需要全本请访问 www.ertongbook.com