

金碧餘墨

· 施嘉幹作 ·

目次

前言·····	一—六
雲南實業對於政府新經建計劃應有之認識·····	七—一二
改善民生從當前兩大工業做起·····	一三—二〇
再談滇越鐵路問題·····	二一—二七
西南初步建設方案與鋼鐵工業·····	二八—四二
旅美觀感·····	四三—五〇

前言

民國廿一年，日本開始侵入三省，廿二年十九路軍與日軍戰於上海。愛國之士，已知中日戰事之不可避免，而戰亂之來，且決非一發即止之事，於是紛紛內遷，為易地而安之舉。余於是時，適承建南昌新舊機場與江陰蚊子艇基地工程，於日軍發難之始，即遽返上海，以一車載老母及稚小西上，隨軍事工程之演進，而漢口、香港、終於置眷於海防。本人一方面往返內地，照料軍事工程。一方面來往於港、滬、海防之間轉運工業器材入滇。自民國廿二年日本侵滬起，至廿六年中日宣戰止，海防為中國入口惟一要道，客貨運輸，係於滇越鐵路一線，主權操於法人之手，國人飽嘗殖民地况味，其黑暗毒辣，凡經其地者，莫不切齒。時國民政府設運輸處於海防，在仰法人鼻息情況之下，管理政府運輸，而商貨之經過，概須出於法國運輸商行金錢運動之一途。政府運輸之品，其關於抗戰生產者，固不在少數，而鐵路鋼軌材料，居其大半。滇越鐵路之運輸量，其最高數字，日不過八百噸，再益以管理上複雜情況，噸位至為有限。余當時對於政府搶運鐵路材

料，頗示不滿，曾有兩種建議。（一）以有限之鐵路噸位，與有限之搶運時間，政府宜將運輸貨品，詳予甄別。無論官商託運，其屬於後方生產性者，宜列為首要。至鐵路笨重材料，以一年全路最高運輸量計算，不足以建一千公里，於抗戰絕少裨益，無甯採購滾轆鋼軌機器，搶運入滇，徐圖自行生產，而以運輸鋼軌剩餘噸位，分配於其他官商待運之生產設備。（二）由政府向世界各國公佈法人在越南之黑暗狀況，申明中國因抗戰不得已之苦衷，由雲南出兵收回滇越鐵路至海防一帶地區，鐵路運輸歸中國直接管理，而置安南於中國軍隊保護之下。是時法國亟須籌備大戰，必難兼顧，各國亦應以中國立於同一陣線之上，寄予同情。此說曾一度言於中國駐越最高代表黃將軍強，而表置可否，再著說送雲南日報，亦以未能刊載，覆示歉意。余此說當時雖未受人注意，但事實上中國之惟一入口，因受法人百般阻撓關係，直至海防陷落，中國官商物資，委諸敵人者，幾等於歷年運入之數。而鐵路材料之運入，政府雖以大張旗鼓作風，有川滇、滇緬兩路局之設立，而實際所造鐵路，兩路總合不及一百五十公里，不但對於抗戰毫無協助，即對於雲南一省，亦鮮有裨益。致實際的生產器材淪於越南者至夥，不但當時

無從斷定責任，而事後向日本之索取賠償，亦不過一紙空文而已。

余於搶運時期，雖仍担任後方各地抗戰工程，如芷江機場與雲南飛機棚廠等，而對於輸入生產工業器材，曾盡最大之努力，當時首先運入者有麵粉廠設備，及工作母機若干種，開始在昆明夏窩地方購地設廠。嗣邂逅滇省董紳澄農，從議合資創辦電石工業，在滬研究三月，又後搶運製造電石設備，以及小型印度紡紗機器入滇。董君從購得法人之乳油廠一所，合併成立大成實業公司，下設麵粉，煉油，電石及小型紡織四廠。除小型紡織廠，開辦未久，經濟上未得支後以致停辦外，而麵粉廠鼓勵糧麥，創製機麵，發展了雲南的農產，與解決了抗戰時外籍人員的食糧問題，——尤以當時美軍的麵包問題更覺重要。——煉油廠陸續生產潤滑油，汽缸油，代替了不少的舶來品。電石廠維持了錫礦的機續經營，（礦內須燃電石燈，從前每年須用法國貨千五百噸），並解決了農村的照明問題，——代替煤油。

卅四年抗戰結束，中國得到名義上的勝利。政府對於工業目光，自此專注於東北及台灣兩處，後方工業，棄如敝屣，其不惜代價的關閉，放棄與遷徙，雖為時無

幾，風吹雲捲，滇楚萬狀。當時名為復員，實際上不啻政府領導放棄崗位與職守，各地如斯，雲南不能例外。余是時感覺後方工業之創辦不易，一朝放棄，繼續為難，又深知政府之短視，因竭力鼓吹民營工業之不可放棄，且宜繼續創設。同時主持大成實業公司接辦已停閉之官營化工材料廠一所，民營之製釘廠及介木廠二所，新設味新及肥皂兩廠，復增添機器及翻砂設備，成立機器廠，擴充電石製造設備，分為昆明開遠兩廠，而公司連原有各廠，還有十單位工廠，工作迄今。抗戰後，余已放棄建築工程，而專意工業，益見雲南工業可以發揚光大之條件甚多。但以期望愈切，愈覺政府政策上，與民衆習慣上，處處有南轅北轍現象。故雖竭二三年鼓吹與推動之力，其效未見，有時發表言論，常出於不幸而言中之一途，茲舉二三例以實吾說。

(一)滇越鐵路在抗戰初期，為內遷者所必經，而道出此途者，受法人之苛虐待遇，亦幾無不人人切齒。不轉轉間，國難方已，該路之修復，滇人極力主持，政府一意擁護。余曾首倡異議，幾番攻擊，力主放棄滇越，轉移目光，展築滇黔一線，期漸與粵漢路打通。而反對是說者頗多，尤以鐵路界為最。但事實上當時政

府年費鉅款，思百計以完成之，其如環境上終不容完成何。而滇黔一線，反因循坐誤，以迄於今。

(二)雲南大錫，外銷久已著名，但年不過三數千噸。此項對外貿易，在商人博蠅頭之利，則數字龐大，至足動人。惟為國家根本計劃，與為民族自力更生設想，則雲南煤鐵條件，優於其他一切礦藏。余歷年痛惡政府之倚賴外援，而外援項目中，其首列者必屬鐵路鋼軌，百年如一日，政府從未思及購置設備，自求滾輾。故抗戰後曾力竭聲嘶的促當局注意，擴充雲南鋼鐵廠，添置滾輾設備，自產鋼軌，展長鐵路，兼可增加就業。雖反對者未聞有人，但以任重道遠，和之者實未多見。雲南鋼鐵廠，隨抗戰勝利而停閉，迄今塵封猶是也。

(三)大成實業公司原為余與董君澄農各半合資創辦，嗣財政廠加入三分之一股份，——現歸人民企業公司——，余與董君各為三分之一之無限股東，而人民企業公司則為有限。不幸董君早歿，但大成事業，自抗戰開始起，始終為雲南之前進與長期發展之地方工業，經十年不衰。抗戰後三年中，余屢經主張，改為全部有限股份，並擬將股份化整為零，本「以小數人毅力，為大多數民衆服務」，與

「歡迎大多數民衆，用小部份餘資參加」的宗旨，將股份廣予分配，以期多得地方人士之支援，漸成爲雲南一角的民族工業。此說曾向董股東承繼人及代表人反覆提議，已近三年，且積卷成帙，終無所動。竹影搖窗，處處無非是個人二字。故余年來不得不一變從前力求發展之作風，而爲靜止觀望之態度。以上數例，覺中國舊觀念陷人之深，妄冀改變，困難萬狀。按諸不窮不變，與窮而援通之說，或冀未及時，但當其事者，沉悶極矣。

雖然，疾風暴雨之來，必大晦冥，亦惟疾風暴雨之援，乃見光明。吾人之處於晦冥者久矣。風雨之來，必不可免，泥蓋塵封，勢必沖洗以去，而晦冥時之棄置不爲者，自不得不寄厚望於風雨之援。大成實業公司發軔設立於昆明企馬碧鷄兩坊之間。余於上海解放前一週由昆明來滬，獲有餘暇，整理舊日發卷之少數文稿，索爲小冊，雖均不幸言之言，或即爲風雨後之緊張題材也，不禁企予望之。

一九四九年六月於上海

雲南實業對於政府新經建計劃應有之認識

民國三十四年抗戰結束，政府在昆工業，紛紛停閉，人員外調，民營工業，亦為動搖，市上除全鈔與棉紗之買賣外，幾將生產工業，視為畏途。其原因有二：（一）雲南在抗戰時平添了不少的表面繁榮，迨抗戰結束後，首受打擊者，即為生產工業。（二）抗戰時一部份民營工業，或受統制，或收為國有，使當地企業，啼笑皆非，故人民對於再辦工業，視為不智之舉。此文於三十四年杪在中央日報發表，當時政府還在勝利之後，聲威所至，信譽表失。余見後方工業之崩潰，心以為危，雖人民懲於前創，仍思有以重振之也。此篇為中央日報所業。

抗戰以還，政府建國國策，以促進經濟建設為目標，而經濟建設方針，以發展工礦事業為鵠的。近數年來，政府公佈與經建有關係之計劃有三：（一）三十二年中國國民黨十一中全會通過「戰後工業建設綱領」（二）三十三年國防最高委員會第一四八次常務會議通過「第一期經濟建設原則」（三）三十四年國民黨第六次

全國代表大會通過「工業建設綱領實施原則」。以上計劃，與從前有關經建之一切法令，頗有出入，但照第一期經濟建設原則內述明，凡現行有關法令與該原則有抵觸之處，應交由立法院整理修訂，以求適應。查上述政府新經建計劃公佈以後，全國輿論，咸加擁護，外邦人士，亦極注意。其原因大致有三：（一）政府獨營之經濟事業範圍縮小。（二）民資與外資獨營或與政府合營之經濟事業範圍比較放大。（三）民資與外資獨營或與政府合營之經濟事業，與政府獨營之經濟事業，處於平等地位。

雲南實業，自抗戰開始，一日千里，至本年五月，農林工礦展覽會開幕之時，即為本省實業之全盛時期，舉凡國內各地工礦項目，莫不應有盡有，包括靡遺。惟以交通阻滯，各種工礦之勃興，其範圍僅以民生上及抗戰上發生直接需要者為限，而出口之工礦事業不與焉。戰事結本，各種工業，一落千丈，其間有關於抗戰需要各廠，如鋼鐵，酸礆，機器，電工，幾至全部停閉，短期內殊無復振之望，即關於民生需要各廠，如紡織，麵粉，皂燭，火柴，或者銷路呆滯，或者出品減成，前途慘淡，殊堪殷憂。吾人如不欲雲南實業之復興則已，如欲使雲南實業之

復興，應在積極維持及開發本省與外界運輸交通之外，及早籌劃新興之永久實業。而此項實業之發揚普遍，又誠應如最近省府之期望，一切以民主與民營出之，直接的足以促進本省之對外貿易，間接的可使從前在滇之抗戰需要各工廠，得以復興。

在規劃本省新實業之先，應先了解政府新經建計劃各原則，而其間之屬於政府經營範圍，與民營保障部份者，尤應認識清楚，庶幾易於着手，而不致有因噎廢食之弊。茲摘錄一部份原則如下：

(甲) 屬於政府經營範圍之原則：第一期經濟建設原則第二條(甲)項，應由政府獨營之事，包括(一)郵政電訊，(二)兵工廠，(三)鑄幣廠，(四)主要鐵路，(五)大規模水電發電廠等。

工業建設實施原則綱領(六)第一二項：工礦交通事業中，不能委諸民營者，應歸國營，如下列：

- (一) 直接涉及國防秘密者，其種類為海陸空軍器彈藥等製造事業。
- (二) 有獨佔性質者，其種類為鐵路，郵電，公用事業，及動力工業。

(三) 其原料為有限之國防資源，不能任人開採，致妨國防安全者，其種類為冶金焦炭，石油，鐵，鋁，銅，鋅，鉛，鎂及硫。

(四) 在國際市場有卡迭爾關係者，其種類如染料工業等。

(五) 特許礦產，有關國際貿易者，其種類為銻、鎢、錫。

又同綱領第(三)項國營工礦交通事業之經營方式，可分下列兩種：

(一) 全由國庫撥資建設經營者。

(二) 組織國營公司兼招民股或外股經營者。

(乙) 屬於民營保障部份原則：第一期經濟建設原則第二條(丁)項 政府與民資外資合辦之事業，應採公司制度，政府除依法行使行政監督權外，對於公司業務及人事之管理權，應以股東地位行使之。

工業建設綱領實施原則綱領(八)第(三)項：同類事業，不論國營民營，應一律平等納稅，使成本不致參差，而影響效率之提高。又第(四)項：政府規定水陸運費，對於國家及民營事業之同類貨物，應同等待遇。

尤以上列原則觀察，任何實業，屬於政府獨營之範圍者，極為狹窄，而屬於合營

與民營之範圍者，極為廣大，即保障方面，政府亦已有明文之規定，人民儘可就政府所付與之權益範圍，自動的設法爭取。在抗戰時期，雲南方面，對於政府一部份應急之措置，不免有爭取地方及人民自由營業之感想。惟自政府明白頒佈新經建計劃以後，全係於地方及人民之有澈底的認識，放棄已往印象，以爭取付與的營業之自由，茲暫舉其較大者如下：（一）錫鎢錫係特許礦產，鋁銅鋅等為國防資源，人民儘可請求為國營公司之股東，處於同據地位，參照國際市場，與工作成本，共同訂價。（二）一平浪係鹽煤產源，鐵路通昆明一段，至關省會食用問題，該段雖係滇緬鐵路之一環，但材料運輸通達之後，政府如未能即辦時，人民儘可認為有利之投資，請求自辦，作為該路民股合營之一部份。（三）煤（不能作焦者）磷等礦，一部份在抗戰時間，曾經政府之圈定保留，抗戰完成，已失根據，儘可由人民自由開採。（四）水力電廠，大型者雖有國營與合營之規定，而中小型之如開遠下關諸廠，儘量可由人民自由建設，大小實業，類此者以百計，亦惟地方與人民放手去辦可耳。

總之，今日之雲南，政府與人民可以合營之事業固多，而人民可以自由經營之事

業尤不在少數。政府抗戰完成以來，注意於接收與復員工作，待理之事正多，而雲南自戰事結束之後，關於屯積性之買賣，已非從前之黃金時代，在此時期，惟有認清目標，把握時機，以有餘之游資，作永久之事業，不但可以保持戰時原有之繁榮，而救濟目前百業之衰落，亦胥賴乎是。

改善民生從當前兩大工業做起

雲南錫礦，余於「前言」中言之，如為一省工業或公司企業，則外銷所獲之數字，相當驚人，因之地方上的目光，認為高於一切。其實目光儘可放遠，雲南的富有，是天然的，其他富藏，實不勝枚舉，惟在於積極開發耳。箇舊礦工，工作之苦，久為中外所病，衣不蔽體，食不半飽，所賴以稍獲營養者，惟天錫產物所輾出之豆漿（余在山飲之甚甘），餘則日夜偃偻工作耳。又雲南食鹽，百分之八十含有芒硝，且含量甚鉅，此種食鹽，如不予處理，為世界所禁用，而雲南則自有史以來，即用此種含鹽，政府亦迄未有所改良，滇人多頸瘤即由於此，其他因此而致之各種病症，均在無知無覺中也。此文於三十五年六月間為中央日報胡總編輯惠生索工業文稿而作。

吾人於二十七年初落滇境之際，即感覺雲南固有之兩大工業，正飛黃騰達之時，一係箇舊之錫，一為一平浪之鹽。滇舊錫業，在二十六年間，動員砂丁近二十萬人，生產大錫一萬一千噸，佔本省出口貿易值百分之九〇。九五，佔全國大錫輸

出量之七八。五三。一年浪之鹽，包括漢中區之元永井，黑井，琅井，阿陋井，及一平浪製鹽各場（一平浪為交通中心故統名一平浪鹽場），在二十八年統計，動員灶戶不下五萬人，全部生產為三十二萬担，供給佔全省人煙最稠密之漢中區近六百萬人口之食鹽用途。吾人一至箇舊或一平浪，見建築偉岸，氣象萬千，似置身於大工業之中，抗戰以前，竟未見有可與比擬，及可以稱道之第三種工業。雲南錫業，開始甚早，錫務公司之誕生，遠在光緒九年，民國二十年以後，始有煉錫公司，資源委員會錫礦工程處，礦業公司等之產生。而產錫輸出數量之有記錄者，始於光緒十五年，為四千二百餘担，逐漸增至萬餘噸，為最盛時期。其生產方式，不外開採搬運與提煉三項，民國二十年，煉錫公司成立以後，對於提煉上有一部份之進步，民國十三年，錫務公司全部索道遷移完成以提，對於搬運上亦有一部份之改良，民國十九年錫務公司開鑿豎坑，採用機械，與二十六年錫礦工程處之運到大量機械，增開直井，對於開採上亦大見近代化。惟上述改良効力，仍屬於局部的，而對於錫業史上最主要與最困苦之砂丁負載與待通問題，從未有若何之具體解決。照箇舊一般礦硯調查，深與長可至一千英尺以上，寬與高鮮

有過五英尺者，其私家礦硯，甚至爬行始可出入，而無日光，乏空氣，支撐不良，傾圮時見之弊，尤其餘事。照錫務公司二十三年所僱礦工年齡統計，男子在十六歲至三十歲間者，佔百分之五五，十五歲以下佔百分之五，私家礦區，在更幼年齡所佔之成份更多，此輩均係滇省青年，但一經入礦，非病廢，即僵僵，而考其每日所得之資，糊口不足，遑云贍家。更照錫務公司第一管理處民國二十二年度至二十四年度統計，平均死亡率為百分之八·七，而在私家礦工，比率更高，在二十六年動員二十萬砂丁時期，是年即有二萬至三萬人，於此暗無天日之工作情況中死亡，人類慘劇，莫此為甚。

抗戰時期，即為上述工人之解放時期，因交通之阻滯，錫業不墮落而墮落，因英他就業問題之易致，礦工不解放而解放。以客觀的眼光觀察，吾人不得不覺悟從前錫業之普遍極興與獲利，得力於礦工之能忍受黑暗待通居多，與民生生旨，絕對背馳而礦工一有覺悟之後，成本方面，即生問題。今後之市場，即使滇越鐵路暢通，前途亦極黯淡，非致力於機器之完備，人工之減輕，提煉之精進，與礦工之改良不可。以前四項之所省，以一部份提高工人待遇水準，然提市場與民生雙