

香港第一次放映彩色電影



▲香港第一部局部彩色電影《廣州一婦人》的劇照。右為羅品超，左為梁雲霽

香江之最

不是人工着色的彩色電影，是1920年正式面世的。早在1785年，法國人梅育，已經提出彩色可以分解為三個基本色（紅、綠、藍）的原理，奠定了攝製彩色電影的理論基礎。1896年，奧地利人科倫，便用三種不同色彩的底片，拍攝出彩色影片。1920年，美國著名的導演葛雷菲斯，在他導演的影片《賴婚》中，把它的局部試製成彩色電影。

《賴婚》是世界上第一部彩色電影。

此後，還有其他局部彩色電影，例如1922年出品的《光輝的冒險》，1923年出品的《水蓮之戀》等。直至1926年，才有世界上第一部全彩色故事片《黑海盜》面世。《黑海盜》是美國特藝公司出品。

在未有彩色故事片公映前，已有彩色新聞紀錄片公映。當時的彩色新聞紀錄片亦有在香港公映。第一部在香港公映的彩色新聞紀錄片，是一部時事風景片。公映的日期是1924年11月5日，公映的地點是香港新比照電影院。它和差利主演的《小孩子》一齊公映。

香港有彩色電影的試製，是1938年，天一影片公司和中國第一部有聲電影的創始人邵醉翁，在他執導的影片《廣州一婦人》續集中，把它拍成局部彩色。

香港出品的第一部彩色電影，是粵語片《金粉霓裳》。它是香港大觀影公司的創辦人，香港出品的第一部立體電影，和第一部寬銀幕電影的創始人趙樹燊，在美國大觀分廠攝製的，攝製的年份是1942年，在香港公映的日期是1947年1月1日。

《金粉霓裳》是用16厘米膠片攝製的。香港出品的第一部用35厘米膠片攝製的彩色粵語片，是1948年公映的《蝴蝶夫人》，香港出品的第一部彩色國語片，是1949年公映的《彩鳳戲游龍》，它們都是趙樹燊創製的，都是大觀影公司的出品。

香港是中國最早有彩色電影出產的地方。中國大陸遲至1954年，才有第一部彩色故事片《梁山伯與祝英台》（越劇戲曲片）面世。

台灣有彩色片面世更遲，1955年，台灣出品的第一部台語片《六才子西廂記》，是台灣出品的第一部局部彩色電影。它是用16厘米膠片攝製的。台灣出品的第一部35厘米的彩色故事片是《吳鳳》。它是1962年公映的。

（摘自《香港電影掌故》，廣角鏡出版社）

油壁香車不再逢

□梁羽生

蘇小小墓楹聯甚多，還可以選談幾副。徐蘭修（清嘉慶十三年，即一八〇八年舉人）聯云：

桃花流水杳然去；

油壁香車不再逢。

古代以油漆飾車壁，曰「油壁車」，據說蘇小小是常常乘油壁車遊西湖的。此聯頗具空靈之妙，但欠缺對蘇小小的評價。

又佚名聯云：

燈火珠簾，盡有佳人居北里；

笙歌畫舫，獨教芳躅佔西冷。

「北里」即妓院，得名始自唐代。唐代長安平康里，因在城北，亦稱「北里」。其地為妓院所在，故即用爲妓院的代稱。此聯對仗工雅，詞句也甚典雅，但也是欠缺對蘇小小的評價。

上述二聯是題西湖蘇小小墓的，清人陳約齋有一聯則是題嘉興（古秀州）蘇小小墓的。

小字偶相同，考古休憑吳地記；

香魂真有托，結鄰長伴岳王墳。

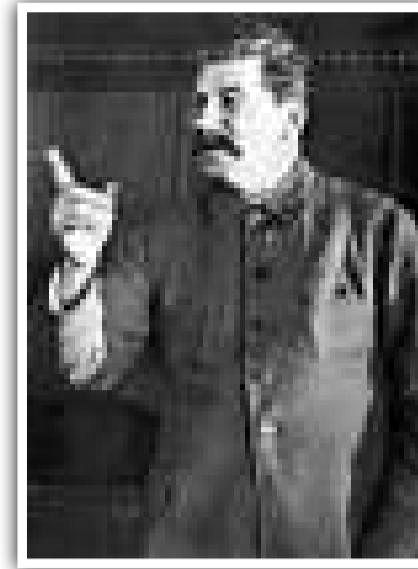
此聯作者認爲，嘉興所葬的「蘇小小」只不過是和南齊那位名妓蘇小小的「小字偶相同」而已，「真正」的蘇小小墓還是西湖那個。但另一位名人則持相反意見。

蘇聯從東北運走多少財富

□吳明



▲蔣介石認為，倭寇在東北的各種工業設施，皆應歸中國所有



▲斯大林滿肚密圈，早已盤算好如何攫取東北利益

解密檔案

中國人民浴血抗戰八年，如從「九一八」事變後東北抗日民主聯軍對日作戰算起，中國人民抗擊日本長達十四年之久。中國人民在世界反日本法西斯戰爭中所做出的民族犧牲最大，所作貢獻也最大。所有在華日本資產作為對華戰爭賠償費用，無論就公理，還是就法理而言，都是天經地義的事情。1945年中蘇締結《中蘇友好同盟條約》談判開始，國民政府主席蔣介石就明確指示中國代表宋子文：「關於東北原有各種工業及其機器，皆應歸我國所有，以爲倭寇對我償還戰債之一部分，此應與蘇方切商或聲明者也。」斯大林當時對中國這一正當要求也表示「同情」。

斯大林盤算東北利益

抗戰結束後，1945年9月18日，中國政府向美、蘇建議：凡屬日本及日本國民在華領土內所有全部產業權、契據、利息以及各類財產，包括房屋、發電廠、各種工廠、船隻、船塢、造船廠、機器、礦業、有線及無線電設備材料、鐵路、車輛、修理廠等等應認爲已讓予中國；凡屬同盟國約定歸還中國之任何中國或台灣領土，如有盟國軍隊駐紮，應採取一切必要及緊急辦法，防止敵人從事摧毀、破壞、隱藏、移動及轉讓等行爲；關於分配日本國內各種資產，中國應享受優良百分法，及交貨優先權，以抵償中國國家及人民所受之長期犧牲與損失。蘇聯外長莫洛托夫覆函表示，蘇聯完全理解中國對日本賠償問題的立場，具體辦法應由四強（中蘇美英）組成的對日管制委員會做出。美國還在1945年8月下旬宋子文訪問時，就表示支持中國的要求。美國總統杜魯門在接見宋子文時說，「中國抗戰八年，蘇對日作戰僅數日，向日本要求賠償，中國自應居首位」。英法等同盟國對中國的正當要求也表贊成。在當時看來，日本在華資產，作爲對華賠償的一部分，在國際上並無問題。但是誰也沒想到，都認爲沒有問題的事情卻出了問題。

斯大林雖口頭上對中國以日本資產作為賠償的主張表示同情，但實際上他對東

北的日本工業早就另有打算。在簽訂雅爾塔協議時，他對羅斯福要求：庫頁島南部、千島群島歸蘇聯，並恢復俄國在日俄戰爭中失去在東北的全部特權，否則他無法對人民交代蘇聯爲什麼要出兵中國東北。這是他在公開說出口的出兵東北的目的。還有沒說出口的目的就是把東北的日本資產全面佔有、重點摧毀，然後實行壟斷性的經濟合作。對後一目的，是後來蘇聯代表在與中國國民政府進行經濟合作談判時透露出來的。

蘇全面接收日資產業

所謂全面佔有，就是把東北所有日資產業宣布爲紅軍的戰利品，由紅軍全面接收。重點摧毀就是把最新最好最重要的機器設備拆運到蘇聯，滿足自己的需要。剩餘的部分，一分爲二，中蘇各佔其一，雙方再進行排他性的經濟合作，以免第三國（美國）的勢力進入東北。這三個環節是統一的，缺一不可的，其中最重要的環節是全面佔有和重點摧毀。三個環節都服從於蘇聯國家安全的目的。

由於東北的輕重工業幾乎全爲日本的滿洲重工業株式會社、滿洲電業株式會社以及滿鐵株式會社所壟斷，蘇軍佔領東北後，首先將這幾個壟斷組織的頭頭——滿洲重工業株式會社總裁高崎建之助等日本高級經濟管理人員抓起來，拘留於長春寓所，嚴加看管，然後從他們口中索取各種所需要的材料。讓他們證明，東北某企業是爲關東軍服務的，日本資本佔多大比例，以便爲蘇軍將企業攬爲戰利品提供「事實根據」。

把各種材料準備齊全之後，蘇軍當局於1945年10月24日，強迫高崎建之助「將屬於滿業之各種事業移交於蘇聯」。高崎表示，滿洲國既已解散，他作爲滿業總裁，無權簽署這樣的文件。既然蘇聯要求移交，應由蘇聯下書面命令，不然，「將來中國方面必有異議」。但蘇軍當局拒絕下書面命令，並說中國方面由蘇聯解決。高崎終不起威脅利誘，於10月29日與其他管理人員聯署了以下文件：

「在滿業所轄之各公司，亦曾爲關東軍之需要而工作，爲其公司業務執行者之我輩，將我等對於全部財產之權利，移交與蘇聯。此等公司之財產包括其事業所、

事務所、住宅及其他各種建築物。此等公司之名簿，及應交與蘇聯之事業所一覽表，一併附上。」

這樣，高崎等一夥非法簽署了移交文件，將由他統管的72種工業，以及150種輔助工業作爲軍事企業移交給紅軍。蘇軍還讓高崎倒壘日期，填爲9月17日。滿洲電業株式會社理事長平島敏夫等也簽署了同樣的文件，做了同樣的移交。

仗一打完拆運就開始

在逼迫高崎等人進行移交期間，蘇方派出人數不等的武裝「代表」對各工廠一一實行接管。這些工廠大部分是民用工廠，而不是軍用工廠。但蘇聯認爲，凡是爲關東軍服務過的都是軍用工廠。因爲誰也不能說關東軍不抽煙卷兒，不洗衣服，不點電燈，不住房子，不用瓦，而且日本工廠負責人還出具了證明，證明移交的所有工廠都是爲關東軍服務的。

接着是拆運。實際上，仗一打完，拆運就開始了。以讓高崎倒壘的日期斷定，蘇軍拆運機器設備至遲是1945年9月下旬。所有被蘇聯認定爲戰利品的工廠，都被蘇軍當局派兵把守，嚴禁外人進入。日本戰俘（特別是技術人員）是拆卸機器的主要承擔者，事後被押赴西伯利亞戰俘營做苦役。他們把工廠裡的機器和重型設備拆卸下來，裝進箱裡，並拖拽到鐵路的起點。然後分海（大連）陸（向北經黑河，向西經滿洲裡，向東經綏芬河）兩路運往蘇聯。

東北最大之鞍山鋼廠是東北的骨幹企業，蘇聯對其拆運也最爲認真，由蘇軍中校柯利羅夫指揮蘇俄技工80名，工人及

日俘共8000名，經四十餘日才拆運完畢。奉天飛機製造廠，月產高等教練機70架（裝配），發動機100台。後來爲躲避美機轟炸，實行分散經營，設公主嶺和哈爾濱二廠。公主嶺月產高等教練機30架，發動機100台。哈爾濱月產高等戰鬥機10架，發動機100台。以上三廠全部機件均被蘇軍拆運而去。所有的汽車製造廠的機件部件也被拆運一空。整個拆運一直到1946年3月蘇聯最後撤軍時爲止（實際上已無可再拆了）。

蘇聯也是被法西斯摧殘的國家，照理說它應對同樣被法西斯摧殘的中國充滿同情，可它爲什麼如此野蠻地摧殘東北的工業呢？

駐東北蘇軍總司令馬林諾夫斯基向國民政府駐蘇軍軍事代表團團長董彥平透露，蘇聯對東北之經濟「要求目的不在經濟而在國防」。也就是說保證蘇聯的國防安全是它對東北一切經濟要求的核心。長期以來斯大林對東北強大的工業體系懷有恐懼心理，用董彥平的話說，就是蘇聯對東北抱有「過分的安全感」。抗戰期間，日本對蘇聯進行了兩次軍事挑釁，一次是哈桑湖事件，一次是諾門坎事件，日軍都是以東北做基地，發起挑釁的。斯大林對此不能不銘記在心。他認爲，在靠近蘇聯力量最薄弱的遠東地區保留中國東北這樣一個龐大的軍事與工業生產基地，對蘇聯安全構成了巨大威脅；而蘇軍佔領東北正是解除這一威脅的最好機會。所以日本一投降，駐東北蘇軍就有計劃、有步驟地對東北工礦、企業下手了。爲了自身的安全，哪裡還顧得上中國的民族利益！

（摘自《文史博覽》）

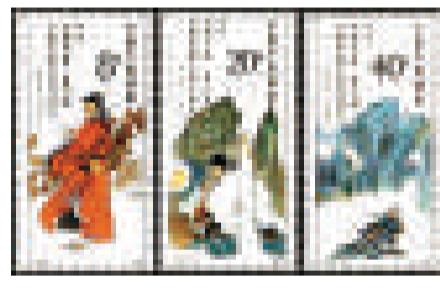


舐犢情深

王鉅科 摄

徐霞客（1587-1641）明代傑出的地理學家、旅行家。名弘祖，字振之，號霞客。江蘇江陰人。自幼好學，尤其愛看地理、方誌、歷史、遊記一類的書籍，從而萌發了他遍遊祖國壯麗山河的願望。1607年，21歲的徐霞客開始了旅行探險。在此後的30多年中，足跡遍及江蘇、浙江、安徽、江西、河北、山東、山西、陝西、湖北、湖南、福建、廣東、廣西、雲南、貴州等15個省。他早期旅行以登名山、攬勝跡爲主；晚期的旅行則投入系統的地理考察，着重探索自然的奧秘和規律。給後人留下了一部科學巨著——《徐霞客遊記》。全書共20卷，約40萬字。全書大部分是關於西南和邊疆地區的系統考察記錄或專題論述，特別是對石灰岩溶蝕地貌的記載，具有很高的學術價值，是世界最早記載岩溶地貌的文獻。

《徐霞客遊記》文筆生動，記述詳實，又是一部精彩的文學作品。郵票中右圖爲《摒棄仕途，矢志



遠遊。」徐霞客號爲文人，但他厭棄舉人入仕的道路，投身到遼闊壯麗的原野山川，把自己畢生的精力獻給祖國的地理學研究事業。中圖爲「岩棲穴處，排日記程。」畫面表現了徐霞客身居洞溶，燃松明火，披衣走筆，凝神記遊的情景。右圖是「登巫峽極窮途，窮途不憂。」徐霞客在旅行考察中，行不從官道，遊不結伴侶，登山「不必有徑」，涉水「不必問津」；登山必造危峰之巔，探洞務達幽穴之邃，創造了當時旅行的奇跡。

郵手好閒

世界體育五大高危運動

□鍾明

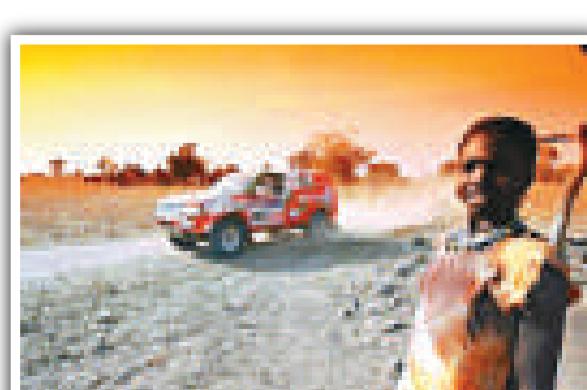
挑戰極限

第一位：達喀爾拉力賽

達喀爾拉力賽至今已舉辦到第31屆，基本上，在過去的每一屆賽事中我們都會聽到在比賽中有人死亡的消息。死者可能是車手，他們會因爲發生撞車意外而死亡；也可能是觀眾，他們可能會因爲在觀看比賽的過程中被賽車意外撞到而死亡；甚至還可能是比賽的主辦人，薩賓就是在觀察比賽過程中因墜機而死亡的。但無論如何，達喀爾對於每一位車手來說都有着非凡的吸引力，大家都認爲，能夠征服這一世上最困難的賽車比賽就能征服一切，相信這亦是車手們參加達喀爾拉力賽的動力。

第二位：F1賽車

F1賽車的速度或許不及F1賽車高，但是這項運動的危險性卻更高。F1賽車所選用的材料要較F1賽車的輕，這是爲了讓它更容易浮在水面上。或許人們會認爲在水上競速會比在陸地上更安全，這就錯了。事實上，一件物體在高速運動中一旦撞上了水面，這跟直接撞到一堵牆上是沒有區別的。因此，我們在比賽中看到F1賽車或許只是輕輕地撞了一下水面，但它就可能會散掉。這並不是因爲賽艇不夠堅固，而是此時它撞在了一堵「牆」上。此外，駕駛員在發生意外後能否成功逃生，也是一個非常關鍵的問



▲達喀爾拉力賽，被列爲世界體育五大高危運動第一位

高，但由於賽車及賽道的不同，安全系數也不同。如果單從速度上說，F1賽車的危險性比達喀爾高出3倍，而隨着科學家們的不斷研究，F1的比賽在追求高速度的同時也更有安全性。無論是賽道的設置還是賽車的設計，工程師們都會考慮到車手們的安全。但無論如何，時速達到300公里的賽車運動是相當危險的，在過去的比賽中我們看到很多發生在賽道上的意外。其中最讓人難忘的便是已故車王塞納的撞車意外，當時整個賽車界甚至全世界都在爲此感到可惜。F1的確是高危運動，即使你是技術最好的車手，只要你犯了一點錯誤，或是賽車出現小小的問題，你的生命也可能就此畫上句號。

第四位：滑雪

滑雪是一項非常危險的運動，特別是高山滑雪項目。選手們除了要應付嚴寒，同時還要提防山上的積雪隨時崩塌。當然，對於一位職業高手來說，這樣的情況可以借助豐富的經驗而盡量避免。其實在比賽過程中才隱藏着真正的危險，要知道滑雪的速度也是相當快的，但與前幾項高危運動不同的是，滑雪運動員的保護並不完備，運動員在下滑的過程中，一旦出現小小的錯誤就有可能會送命。也許是一塊小石頭，也許是自己一個不經意的錯誤小動作，運動員就會因此而失去平衡以極高的速度撞到地上。在這樣的情況下，輕者可能只是骨折，重者則會在身體不斷打滾的過程中被嚴重撞傷，從而導致死亡。2001年，超級大迴轉項目世界冠軍卡娃格諾就在滑雪訓練中發生意外而死亡。

第五位：沖浪

沖浪可以說是人類挑戰大自然力量的一項代表性活動。看着那些乘風破浪的選手們在巨浪中做出一個個驚險而精彩的動作，人們的心不禁也會興奮起來，當然，同時



▲沖浪驚險刺激，屬於高危運動

有一些爲選手們擔心的。的確，