
抗日战争中的云南马帮运输

陆 韬

云南山高川急，自古交通运输主要靠人背马驮。自 1910 年滇越铁路通车至抗战爆发期间，云南现代化交通只有滇越铁路一线，马帮驮运依然是云南运输的主角。1937 年抗战爆发，国民政府为建设巩固大后方，加强川滇黔桂诸省间的联系，加快了云南现代化交通的建设步伐。1937 年春，滇黔公路通车。1938 年 10 月，川滇铁路动工。1941 年 3 月，昆明至曲靖段通车，后又延至沾益。1938 年 11 月，著名的滇缅公路通车。从此云南东、南、西三大马帮运输线路基本上为现代铁路、公路运输所取代。1938 年，国民政府迁都重庆后，中国抗战所需要的各种战略物资 90% 以上需要进口。而在沿海各港口通道被日军封锁的情况下，国际援华物资主要通过云南的滇越铁路和滇缅公路运入，一时间，云南变成战时中国对外的一条交通要道。但 1940 年，日军侵入越南北部，截断了滇越铁路，国民政府在西南的国际孔道只剩下滇缅公路。1942 年，缅甸陷落，滇缅公路运输暂时中断，马帮驿运再次唱起了主角。

一 国民政府组织的驿运

抗日战争全面爆发后，云南境内铁路、公路、水运、航空、管道运输“五运俱全”，但仍然不能满足战争对运输的需要。为了增加运量，国民政府开始积极整修川滇间原来的驿道，以图开展驿运。

1938年初,全国经济委员会派工程师罗世英,会同川滇代表浦光宗、陈志民及军委会运输联合办事处专员刘吉甫,勘测自四川宜宾(即当时的叙府)经符庆、高县、筠连,云南盐津、大关、昭通、鲁甸、会泽至昆明的驿道。^①11月,交通部派工程师朱者赤督修该线的改善工程。1939年1月,在重庆成立了驿运管理所,后改为驿运总处,并派遣叙昆驿运干线昆明站站长马廷璧等人徒步逐站踏勘了叙昆全线。^②

叙昆驿运干线,起自四川叙府(今宜宾),终于云南昆明,西与滇缅公路,南与滇越铁路,东与川江航运相连,全程千余里。此线原是云南与四川传统的马帮交通线,旧时全线设有叙府、筠连、横江、滩头、普洱渡、吉利铺、盐津、豆沙关、大关、岩洞、五马海、昭通、桃园、江底、迤车汛、红石崖、会泽、麟鸡、羊街、嵩明、兔儿关、昆明等22站。开辟驿运干线后,除各小站外,又于横江、盐津、昭通、会泽、昆明建立了五个大站,作为中转,还在叙府和昆明两地设置了驿运办事处,沿途各站均设有食宿客栈。^③

云南驿运,基本上采取由政府投资,组织民间马帮营运的方法。1939年3月,马廷璧等完成了叙昆干线全线踏勘,根据线路情况,提出了以马帮长途驮运为主,背夫短途运输为辅的运输方针。旧时该线马帮多由回族组成,背运人夫则多是彝族兄弟,他们长期往返于这条线路,了解社会情况,熟知路况,剽勇强悍,能够应付复杂的环境和意外事故。因此,叙昆干线的运输还得依靠回彝马帮人夫承担。1939年3月底,昆明驿运处在昆明各清真寺进行组织马帮的宣传动员工作,向回胞及阿訇宣讲支援抗日,兴办驿运的重大意义。在昆回族积极响应,很快就顺利地组织了马帮,征招了驿运站工作人员。驿运处制定了合理的运价,大约马帮每吨公里运价为

^① 交通部驿运总管理处:《驿讯》1943—1944年。

^② 《抗日战争时期西南交通》,云南人民出版社1989年版,第451—460页。

^③ 《抗日战争时期西南交通》,第451—460页。

36 元,每公斤公里为 0.0036 元;背夫一人背 30 公斤走一站(30 公里)可得运费 3.24 元。除去食宿马料外,略有结余,故马帮和背夫乐意接受。当时运费的支付办法是:起运支半,货物到达后再付另一半。回程货物由叙府站配给,运费支付办法亦然。^①

1939 年 4 月,改善后的叙昆干线驿运开通。云南抗战时期的“驿运由是肇端,驮运亦由此发韧”。^② 在昆明,永昌祥、茂恒等商号率先来昆明站托运棉纱 1350 驮(81 吨),匹头 108 驮(6 吨半),茶叶 38 驮(2.4 吨),小百货 98 驮(6 吨),共计 1596 驮(重 95.9 吨),预定 30 天运交叙府。兵工署也来托运汽油、柴油、铜饼、炸药等军用物资 400 驮(26 吨)。在叙昆干线上很快出现了大宗物资的驿马对运。^③ 同时,国民政府贸易委员会也通过驿运来输送大量的进出口物资。如 1939 年国民政府用桐油偿还 3000 万美元的美国贷款,除了用汽车运送大量桐油经滇缅公路转仰光出口外,又在川西叙府设置储运站,一方面加紧收购桐油,另一方面赶制适合驮运的木桶装桐油交由交通部叙昆驮运管理所承运至昆明,然后再转运出口。仅从 1939 年 4 月至年末的短短几个月时间中,贸易委员会交由驮运管理所运送到昆明的出口物资就达 1000 余吨。^④ 一时之间,叙昆线上,马帮背夫络绎不绝。虽然一匹马的运量仅约几十至百公斤,人背更少,仅 30 公斤,但叙昆线上组织了驮马 800 余匹,背夫约 800 人,日夜兼程往返,累积起来,其运量亦蔚为可观。大量进口物资通过叙昆干线驿运叙府后转川江航运至重庆,为解抗战物资匮乏之急,稳定后方经济,起到了积极作用。1939 年 7 月,国民政府重庆驿运总处副处长王炳南前来昆明视察,充分肯定了叙昆干线驿运成绩。他说:“重庆市场上已有云南茶叶,还有缅甸进口的匹头、棉纱、军工物资铜饼等都是由昆明启运而到四川的。这对

^① 《抗日战争时期西南交通》,第 451—460 页。

^② 《云南公路史》第 1 册,国际文化出版公司 1989 年版,第 50 页。

^③ 《抗日战争时期西南交通》,第 451—460 页。

^④ 《抗日战争时期西南交通》,第 451—460 页。

抗日战争大后方起着很大的作用。”^①

川滇驿运，除了叙昆干线外，还开辟了泸昆干线（又称川滇支线），由云南昆明至四川泸州，接川江航运，全长约 1120 公里，滇境为 553 公里。在这条线路上，约有 500 匹驮马、500 辆马车在承担运输任务。

抗日战争期间，云南驿运的另一重要干线是滇缅干线（基本上沿滇缅公路运行）。1942 年春以后，侵缅日军进犯云南畹町、龙陵、腾冲。为阻止敌人东进，我方将惠通桥炸毁，滇缅公路被阻断，沿线异常混乱。然而此时滞留在保山、下关的大批战略物资急待抢运出来，而滇缅公路上汽车运力却严重不足，往往是有车无油。云南省政府和滇缅公路局召开紧急会议，部署物资的抢运，并寄希望于驿运。省府任命马廷璧为下关驿运处主任，组织抢运 2 万吨军用物资，这些物资约有 1.5 万吨在保山，5000 吨在下关。下关、保山驿运站与当地兵工署共同组织交运，核保运价及检查登记发驮。驿运站派人在蒙化（巍山）、永平、漾濞等县回民聚居，马帮较多的地方，请回族父老、宗教领袖帮助召集马帮。为抗日大义所昭，当地很快就召集了蒙化驮马 700 匹、永平驮马 500 匹，马锅头（马帮首领或赶马人）多为回民。马帮投入了运输后，原定保山 1.5 万吨存货，月运 3000 吨，用 5 个月运完，结果仅用 120 天，即全部运完；下关存货 5000 吨，由昆明组织马车 1000 辆，只用了 72 天就运完，比原计划提前了一个月完成。各民族马帮为抗日战争立下了汗马功劳，充分体现了云南人民支援抗战的热情。抗战期间，滇缅干线的驿运路线约 605 公里，共动用驮匹 3700 匹，马车 1000 辆有余。据不完全统计，驿运处运送的由畹町进口的物资就有：兵工物资 2 万吨，由兵工署托运；民用物资棉纱、匹头 87.5 吨，小百货 6 吨，云南茶叶 2.3 吨，由永昌祥、茂恒及兴云商行（文光银行）托运。^②

① 《抗日战争时期西南交通》，第 451—460 页。

② 《抗日战争时期西南交通》，第 451—460 页

除驿运干线外，国民政府还开辟了一些短途驿运线，用以运送人民生活的必需品，如食盐等。云南人民主要食井盐，而云南盐井多在滇中和滇西一带，滇东地区食盐匮乏，长期靠外地运入。为了确保滇东及各缺盐地区的食盐供应，国民政府组织驿运运输食盐。如1939年在叙府、盐津至昭通这一线上，组织了大量的背夫，背运川盐供应滇东地区。1942年，剑川的乔后盐井为盐霸把持，他们利用战乱，偷税私运乔后盐至腾冲、缅甸走私，致使长期食乔后盐的大理、下关、凤仪、弥渡、丽江等地食盐奇缺，盐价腾贵，民怨沸腾。于是，在省盐务管理局的要求下，下关驿运处开辟了乔（剑川乔后盐井）关（下关）驿线，共95公里，在短短两个月的时间里就输运食盐100万斤，解决了这一地区的食盐问题。乔关驿线在抗日战争中连续营运两年半之久。

其后，禄丰黑井盐矿又为盐霸所据，他们私运黑井盐到耿马、腾冲及缅境高价出售。黑井盐向以盐质优良闻名于滇缅，驰名中外的宣威火腿即用黑井盐腌制，并且黑井盐也是滇东主要的食盐来源。黑井盐为盐霸私运滇西、缅甸后，致使滇东缺盐更甚，许多人患上甲状腺肿胀症，舆论为之大哗。因此，云南省省主席龙云特命驿运处赶运黑井盐以济滇东，从而开辟了黑（禄丰黑井盐矿）沙（沙矣旧驿）的驿运线，长30公里，并在交通要道设置管理站，登记运盐人夫、驮马及运量。驿运处与盐场公署达成协议：全部盐巴由省驿运处黑井办事处承运；在当地三道河、松平界、饮马山、滴水箐四个回族村组织驮马，背夫；在沙矣旧驿设站，验收盐斤，并由该站仓库屯放转运。黑沙驿线开通后，1944年秋，就从黑井运出食盐100万斤。当时的《云南日报》对此特作报道：黑井盐源源运到滇东地区，昭通、东川、鲁甸、彝良等县民众喜吃黑井盐。在抗日战争期间，乔关支线、黑沙支线合计驿运食盐约450万斤。可以说，驿运为缓解云南缺盐地区的食盐困难，保障供给，平抑物价，稳定后方，起到了

不可替代的作用。^①

除了上述驿线外,还有滇越驿线也承担了部分运输任务。

此外,在滇西抗战前线,驿马凭借负载力强,善走山路的特点,还奔走于前沿阵地,运送弹药军需。处于滇西抗战前线的保山县,为了支前运输,1942年就设立了保山军运代办所,在板桥、辛街、施甸等16处设立分所,负责征集夫马,运输粮秣弹药。1944年4月,在滇西战场上,为了支援渡江反攻,各乡镇都组织了担架队和骡马运输队,往前线运送作战物资,仅保山一县,在运输紧张时,就有3万民夫、9000多匹骡马奔走于运输线上。反攻阶段,保山县支前运输计征用民夫421.57万工日,骡马157.41万匹次,骡马死亡数千匹,民夫也有牺牲。^②不仅保山如此,腾冲、龙陵等县人民也为反攻的胜利,在运输线上作出了巨大的牺牲和贡献。在苍茫的高黎贡山上,在汹涌的怒江畔,以及在战火纷飞的腾冲县城,到处都留下了滇西人民支前马帮和民夫的身影,

总之,抗日战争期间,由政府组织的以川滇驿道为主的驿运,保障了抗战后方的供给,配合了滇缅公路、滇越铁路的战略物资抢运,支援了全国抗战。

二 民间商家组织的马帮运输

云南民间商家利用马帮进行跨国运输由来已久。经过明清两代的大力发展,到民国初年至本世纪30年代,达到了极盛时期。各大商号组织的马帮长年来往于滇省东、南、西边界及滇西北各主要干线,输出茶、丝及各种土特产,输入棉纱、匹头、药品和日用百货。随着现代化交通的发展,至抗日战争初期,云南大宗进出口物资的运输,已多为公路、铁路运输所取代,马帮驮运日渐衰落。抗战全面

① 《抗日战争时期西南交通》,第451—460页。

② 《保山人民为滇西抗战做过巨大贡献》,《保山宣传报》,1994年6月10日。

爆发后，滇越铁路和滇缅公路成为重要国际通道。1942年日军切断了滇越、滇缅国际通道，使西南大后方物资奇缺，物价腾贵，生活日用品难于保证。后来虽然开辟了著名的驼峰航线，但空运数量有限，且主要是运输战略物资，民用物资极少。在这样的形势下，民间商家的马帮运输再度活跃起来，其中经过云南丽江到西藏拉萨而至印度噶伦堡的马帮运输线，是西南陆路唯一通行的国际通道，因此运输骤然繁忙起来。

滇藏间的驿运路线，唐代已有记录。明代以后滇茶开始进入西藏市场。清中叶以后，滇人逐渐形成了许多商帮，鹤庆、丽江、腾冲、喜洲就有不少商人经营滇藏贸易，他们以云南的茶、糖、铜器等运入西藏，换回药材、皮毛等物。滇藏贸易的运输全靠马帮驮运。马帮所走的路线，一般从思茅、猛海、普洱等茶产地出发，经下关、丽江、中甸、德钦（阿墩子）翻越梅岭山，经毕透、崩刀、查子坎、单刀山至拉萨，全程至少三个月。滇藏交通甚为险恶。清初杜昌丁随云贵总督蒋陈锡由滇赴藏，写下了《藏行纪程》，其中有这样的描述：“藏故（路？）险阻，非人所行”，“由卜自立、陈墩子、擦瓦、崩达、洛龙宗一路，高坡峻岭，鸟道羊肠，几非人迹所到”。^① 德钦以北，必须翻越高寒雪山，云南马帮很难适应。于是这条线路上逐渐形成了滇藏马帮对接运输。一般由滇帮把紧茶等物运到丽江，在那里与藏帮交易，换取药材、皮毛及藏帮从印度噶伦堡运来的各种工业日用品，藏帮换取茶叶后，每年端午节气候转暖时，从丽江出发，中秋前后才能运抵拉萨。另外，也有藏帮直接到云南产茶地思茅、普洱、猛海驮运。进藏马帮每年只能来去一次。由于德钦以北气候寒冷，常常大雪封山，沿途多无人烟，需自备帐篷干粮，所以此路，除藏族马帮外，外地牲口几乎无条件走。藏族马帮也还需以酥油喂牲口，增强马的御寒能力。

清末，滇茶在西藏销量很大，几乎占领了整个西藏市场。民国

^① 转引陈一石、陈泛舟《滇茶藏销考略》，《西藏研究》1989年第3期。

初年,云南商人开辟了滇缅印藏商道,进藏茶叶,由佛海(版纳)经景栋,换汽车运到缅甸洞己装火车至仰光后,装轮船运抵印度加尔各答,再转汽车或火车运至噶伦堡,然后由骡马运到拉萨销售,全程共40天,与原来相比,运输日程大大缩短。由此,丽江、阿墩子一线的马帮运输逐渐衰落。1942年,日军切断了云南的公路、铁路国际通道,这条人迹罕见的由云南经西藏拉萨至印度噶伦堡的马帮道,反而成为战时唯一可以通行的国际交通线了。

1942年,面对云南陆上现代交通完全被切断,内地经济遇到了物资奇缺的极大困难,滇藏爱国商人纷纷意识到,重新打通滇藏印马帮驮运国际交通线,进口后方急需的各种商品,可为国分忧解难,为抗战出力,也可获取可观利润。于是在云南,原来主要经营滇缅贸易的各大商号,如茂恒、永昌祥、恒盛公、洪盛祥、永茂和等,以及丽江的恒和号、仁和昌、达记、裕春和、长兴昌,北平的兴记,山东的王云宝等商号都纷纷在印度噶伦堡、加尔各答等地设立分号,经营滇藏印贸易。^① 同时,康藏数十户中小资本家和拉萨、昌都等地的中上层官商也参与了中印贸易,他们除了在噶伦堡和加尔各答设商业机构外,又以拉萨为转发中心,先后在玉树、昌都、芒康、甘孜、巴塘、重庆、昆明、丽江、中甸等地设立固定或流动商号,以及转运站。^② 各商号向印度,或通过印度向英美出口黄丝、药材、瓷器、猪鬃、羊毛等,然后换回国内短缺的棉纱、布匹、呢绒、染料、纸烟、药品、卷烟纸、海产品、手表、日用品等。从印度购进的物资,一般从噶伦堡运经拉萨,直发康定或丽江,然后再转运成都、昆明等地。

滇藏印贸易的交通线,基本上是明清以来的滇藏马帮运输线,其线路为:云南昆明或下关—丽江—石鼓—维西—德钦—巴塘—拉萨—印度噶伦堡。这条路线要经过滇西北的高寒山区出省,经川

^① 李珪:《云南近代对外贸易史略》,《云南文史资料选辑》第42辑,云南人民出版社1993年版。

^② 仲麦·格桑扎西:《康藏商业界支援抗战亲历记》,《抗战时期内迁西南的工商企业》,云南人民出版社1988年版。

边一带进入西藏拉萨，再转印度噶伦堡，道远途长，崇山峻岭，气候寒冷，骡马运输甚为困难，有的路段只能依靠牦牛通行。沿途又多无食宿站店，须马帮自带口粮帐篷，每天只能走三四十里，天黑以前就得搭起帐篷住宿。遇有江河，水湍流急，少有摆渡和桥梁，多为溜索，人畜只好分开，人从溜索滑过，驮马涉水而过。因此从噶伦堡运货到下关，需时三个月之久。冬季大雪封山，每年只有五至九个月的时间可以通行。道路险阻迟缓如此，运输自然成为滇藏印贸易的关键。

滇藏印贸易的物资全靠马帮驮运，故自 1942 年起，一时之间，各大商号纷纷买马，自组马帮；或加强与原有马帮的联系，雇请马锅头进行运输。滇藏印交通线上的马帮运输主要有两种形式：其一是对接运输，即由云南各商号组织马帮从茶糖产地的思茅、普洱、下关等地收购藏民喜爱的紧茶、沱茶、红糖等，以及各种出口印度的商品，运至丽江，在那里与藏族马帮交换，从他们手中接运从印度进口的各种货物，如棉纱、布匹、毛呢、西药及日用品等，再把这些货物运到昆明等地销售。据估计，当时担负云南境内运输的驮马近万匹。^① 而往来于丽江至拉萨间的藏族商人的马帮数，也由四五千匹驮马增加到一万多匹，同时还动用了大批的牦牛，双程运量可达 1000 多吨。^② 这种由滇藏马帮对接运输的方式，对马锅头和商号来说都甚为便利。在分段运输的过程中，各马帮对自己所走线段的地理环境、人文情况都十分熟悉，运输过程中的安全就较有保障；在当时云南货币西藏不通用，滇藏不通汇的情况下，各商号的运价可以根据马锅头的需要用实物折付，故很受马帮的欢迎；滇藏对接运输还便于各商号组织货物，避免马帮放空损失。因此，战时的滇藏印贸易的运输主要采取这种形式。另一种运输形式，是由滇省或藏族的大商号自组马帮进行全程运输。当时经营滇印贸易的

^① 李珪：《云南近代对外贸易史略》，《云南文史资料选辑》第 42 辑。

^② 陈一石、陈泛舟：《滇茶藏销考略》，《西藏研究》1989 年第 3 期。

商号，如铸记、永昌祥、恒盛公、洪盛祥、协树昌、永茂等都曾自购骡马组成马帮参与运货。全程运输，往往由于道途太远，地势险恶，气候严酷等原因，使自组全程运输的骡马体力不堪消耗，折损太多，故全程运输的马帮较少。

虽然，滇藏印马帮运输线道路艰险，运价高昂，但在抗战紧要关头，国家存亡的严重时刻，滇藏两省的爱国商人和各族马帮均为大义所昭，以极大的热情投入到滇藏印贸易和运输中来。在云南，当时著名的各大商号几乎都经营此线贸易，就连一些中小商号也参与进来。在西藏，“各界商业人士强烈表示愿为抗战的最后胜利不惜一切代价，积极支援西南大后方。当时大中小寺庙和僧俗商人，凡影响所及，纷纷前往拉萨或噶伦堡办货，分别运送到康定和丽江等地，回程又购办茶叶等物运往拉萨等地，在康藏间掀起了大办商贸，积极支援持久抗战的高潮。沿途群众卖草卖料，供给骡马需要，承运短途运输，协助长途驮运。尤其值得提出的是原来康藏沿途盗匪猖獗，自此以后，大义所昭，盗匪竟销声匿迹，来往商旅，畅行无阻”。^①

抗日战争期间的滇藏印运输线上，西藏的拉萨，云南的丽江，成为重要的中转站和物资积散地。在贸易最盛时期，丽江有中央和地方银行分支机构九家，大小商号 1200 余家，其中拥有资金 100 万至 200 万的商号 10 家左右。^② 各大商号的贸易额也极为可观，如铸记，抗战期间每年经营滇印贸易额就约为 20—60 万印度卢比。^③ 西藏邦达仓总号，自 1942 年至 1946 年 5 年间，就汇往印度 1000 万卢比购买战时内地急需物资。^④ 可以说，1942—1945 年间，云南民间经营的外来物资，几乎都是通过滇藏印马道，由马帮输入的。这对于战时“推广出口国产，换取外汇，购运国外物资，充实国

^① 仲麦·格桑扎西：《康藏商业界支援抗战亲历记》。

^② 李珪：《云南近代对外贸易史略》，《云南文史资料选辑》第 42 辑。

^③ 马家奎：《回忆先父马铸材经营中印贸易》，《云南文史资料选辑》第 42 辑。

^④ 仲麦·格桑扎西：《康藏商业界支援抗战亲历记》。

内力量”^①，支援抗战，满足后方人民生活需要都起了积极作用。1945年抗战胜利之后，此线贸易和马帮运输又逐渐衰落下来。

抗战期间，无论是在政府组织的抢运抗日物资的驿运工作中，还是在各商号组织的滇藏印贸易的运输中，马帮凭借着熟识地理环境，善走云南山道和交通设备要求简易等特点，承担了繁重的运输任务，为缓解滇缅公路、滇越铁路的运输压力，充实后方经济，加强后方各省间经济联系，稳定人民生活，支援持久抗战，都做出了积极贡献。古老的云南马帮，在其悠长历史的尾页，再现辉煌。

（作者单位：云南大学历史系）

^① 李：《云南近代对外贸易史略》，《云南文史资料选辑》第42辑。