

民国川滇铁路史略

车 麟

(云南农业大学 马克思主义学院, 云南 昆明 650201)

摘要:川滇铁路是云南近代史上的重要铁路,尽管没有全线贯通,只有昆明至沾益一段 173 km 建成通车。通过对相关历史文献的整理发现:川滇铁路的修筑标准参照滇越铁路并与滇越铁路有密切关系;川滇铁路在抗战末期发挥过巨大作用,也取得良好收益;抗战胜利后川滇铁路的经营每况愈下,但对地方经济、沿线工商业仍有一定拉动作用。

关键词:民国时期;川滇铁路;铁路史;铁路建设;铁路作用

中图分类号:F532 **文献标识码:**A **文章编号:**1674-5639(2014)05-0072-06

The Brief History of the Sichuan-Yunnan Railway in the Republic of China

CHE Lin

(School of Marxism, Yunnan Agricultural University, Yunnan Kunming 650201, China)

Abstract: In spite of not being finished, the Sichuan-Yunnan Railway was important in modern Yunnan, and the overall length was only 173km from Kunming to Zhanyi. The relevant historical materials confirmed that there was close relationship between the criteria for the building of the Sichuan-Yunnan Railway with that for the building of Yunnan-Vietnam Railway, and the former gained a lot with its great role at the end of the Anti-Japanese War. This railway pushed the local economic and industrial development with the worsening management after the victory of the War.

Key words: the Republic of China; the Sichuan-Yunnan railway; railway history; railway construction; role of railway

川滇铁路(又名“叙昆铁路”)与滇越铁路、滇缅铁路、个碧石铁路同为云南近代史上的重要铁路,尽管没有全线贯通,只有昆明至沾益一段 173 km 建成通车,但在抗战时期发挥过巨大作用,而且对地方经济发展、铁路人才培养、铁路管理经验积累也功不可没。由于线路短,通车时间较晚、知名度低,所以学术界过去对川滇铁路关注不够,有关研究文献比较少,且大多集中于川滇铁路的修筑,对其管理、运营、收益以及对地方经济带动的研究几为空白。本文通过对相关历史文献的整理发现:川滇铁路的建成与滇越铁路有密切关系;川滇铁路在抗战末期发挥过巨大作用,也取得了良好收益;抗战胜利后川滇铁路的经营每况愈下,但对地方经济、沿线工商业有一定的拉动作用。

一、川滇铁路的修筑

川滇铁路筑路计划肇始于晚清,沿线城市如曲

靖、宣威、(贵州的)威宁、昭通、宜宾等均是川滇黔交界路上的重要商业城市,川滇铁路如能修成将成为沟通西江和长江两大流域的交通枢纽,其军事价值、地缘政治价值、经济价值不可限量。近代云南著名天文学家陈一得曾评论:“盖此路线中心昭通为滇东重镇,物产丰富,商务繁盛。东接筑泸公路,西连金江凉山,开发荒区,固结民族,利益甚大。”^①川滇铁路以昭通的盐津为联结点,古代滇蜀间石门关道由此经过。《民国盐津县志》记载:“自清雍正以后,畅为滇川交通孔道,沿途市镇繁荣,商贾辐辏,叙昆铁道路线,勘定经过由此。”^②而川滇两省的交汇点盐津渡,“远通川省,近接镇雄。商贾丛集,课赋攸关”^③。“遂为滇川两省交通要道,昭通宜宾往来之中站。”“光绪三十三年(1907年)始勘滇蜀铁道……数度测绘,照原线定为滇蜀铁道西大干路线,继专名为叙昆铁路。”^④抗战初期,修筑滇蜀间的铁道再次提上议事日程。经四川省主席刘湘建议,由

收稿日期:2014-10-09

基金项目:云财教2010年288#助学成才100万子项目(A3007337);2014年云南省教育厅科学研究基金重点项目“云南的近代化:科技进步与制度变革”(2014Z084)。

作者简介:车麟(1969—),男,云南昆明人,副教授,历史学博士,硕士生导师,主要从事政治学、经济技术史研究。

①《民国盐津县志》卷3,《舆地》抄本。

②《道光云南通志》卷204,《艺文志四》抄本。

③《民国盐津县志》卷5,《交通》抄本。

交通部、四川省和云南省联合组建了川滇铁路公司,其下成立叙昆铁路工程局,下设7个测量队,大致沿着前清时期拟建的滇蜀铁路的方向进行修筑,该路从1938年起开始勘测,以云南省的昆明为起点,途经曲靖、沾益、宣威、威宁、昭通、盐津等地至四川省的宜宾。全线于1942年勘测完毕,长约850 km。

川滇铁路修筑技术标准参照滇越铁路设定,由于路线较为平坦,标准有所放宽:1. 轨距:1 m;2. 最小曲线半径:一般地区为164 m,山岭区115 m;3. 最大限制坡度:一般地段为20‰,山岭区为25‰;4. 路基宽度:4.4 m;5. 永久式桥涵:按照中华十六级载重设计。川滇铁路由云贵川三省先后开工修筑,设15个总段担负施工任务,交包商及民工承办(桥涵及隧道工程采取发包)。1940年9月,日军在越南海防登陆,滇越铁路中断,川滇铁路所需材料设备无法运进,工程逐步收缩。1941年叙昆铁路工程局由昆明迁至贵州威宁,由于修路经费无着落,材料来源断绝,1942年底全线停工。至此,最终路线工程量为:以云南省完成的工程量最多,其中昆明至沾益一段全部工程均已完成;沾益至宣威一段,桥涵及路基土石方均已完成,仅差铺轨;宣威至贵州威宁一段,完成三座隧道及部分土石方和桥涵;四川境内仅叙府至安边一段,虽已开工,但完成的工程量不多便停工了。川滇铁路从开工至停工,共用去投资计法币10 795万元。

川滇铁路是用滇越铁路碧色寨——河口间所拆除的钢轨、轨枕、道岔铺成,机车和车辆大部向滇越铁路借调。《民国盐津县志》记载:“抗战为便军事运输,利用滇越铁路撤卸旧料由昆明至曲靖一段通车一百六十公里(km),续延至沾益十三公里(km)……由沾益至宣威一段九十三公里(km)已有路基规模,兴工亦只铺轨而已。”^①1941年米轨铁路从昆明先后修到曲靖和沾益,成为通往川、黔两省的枢纽。机车方面,“本路所需机车,在建筑时期,曾经计划向国外订购,嗣以越南被敌侵据,滇越交通中断,计划无法实现,故现有机车,大部分系向滇越铁路拨用,少数则由他路购让或转拨,原计滇越路拨用十九辆,正太路拨四辆,同蒲路拨一辆,缅甸铁路购四辆,共二十八辆,嗣经报废二辆,退还滇越一辆,现共有二十五辆”^②。可见,滇越路调用的机车数量约占全部机车的70%。车辆方面,“本路车辆来源,与机车情形类似,系向滇越及其它铁路拨购,计滇越路拨客车十一辆,货车一百三十一辆,湘桂路南镇段拨货车二十五辆,正太路拨货车五十五辆,购自缅甸铁路之旧货车七十七辆,原共有客车十一辆,货车二百八十八辆,载重量四千五百〇七吨(t)。嗣以业务需

要,陆续将客车货车分别改造,并将一部份货车改造为客车。又将历次事变损坏过刷及不合实用之货车数十辆报废。现计有客车三十六辆,货车一百八十八辆,载重量二千八百九十二吨(t),及流动电焊车一辆”^③。从以上数据可看出,川滇铁路客车全部由滇越路调用,货车滇越路调用车辆约占全部车辆的50%。由于滇越铁路运行时间早、路线长、运输能力强,所以川滇铁路必须和滇越、滇缅两线接轨方能实现资源优化配置,发挥最大的运输效能。1938年12月,叙昆铁路工程局在昆明南站与北站间建成环城线7.5 km。抗战期间,川滇、滇越两路往来车辆较多,列车需进入昆明北站到发,运输上不方便。于是,川滇铁路公司于1945年8月在昆沾线2 km附近建成环城线与昆沾线的联络线(又称直达线)长0.5 km,以便川滇、滇越两路可以不经昆明北站直接往来。

总的来看,滇越铁路和川滇铁路的关系主要有以下两点:第一,川滇铁路的技术标准参考滇越铁路制定,几乎为滇越铁路的翻版。第二,川滇铁路是用滇越铁路碧色寨——河口间所拆除的钢轨、轨枕、道岔铺成,机车和车辆大部向滇越铁路借调。第三,川滇铁路和滇越铁路通过环城线和联络线实现直接往来,这有利于实现资源优化配置,发挥最大的运输效能。

二、川滇铁路的管理、运营和收益

1938年9月,国民政府交通部、四川、云南省政府联合组成川滇铁路公司理事会,国民政府出资1 000万元,川、滇两省各出资500万元,在昆明成立叙昆铁路工程局,沈昌、萨福均先后任局长。昆明至曲靖段通车后,日常管理、运营交由川滇铁路公司总经理处(昆明东郊小石坝)主持,萨福均任总经理。总经理处设总务、运输、工务、会计4处,秘书、人事、统计3室。其中,运输处管理运输营业及机车、车辆、电信设备的运用与维修,并且领导昆明机车工厂;总务处管理物资供应、医疗卫生、学校教育及文书等工作;工务处领导各工务段对运营线路进行养护维修。此外,还有设计考核委员会、铁路业务研究委员会、行车事变审查委员会、附属业务管理委员会(管理曲靖车辆修理厂、农圃)、员工福利委员会等组织,全公司职工约为2 400人。

由于川滇铁路修筑于抗战期间,所以其运营首先要服从军事需要,其次才是民用。1941年4月1日,铁路铺轨到曲靖,计长162 km。1944年夏,沾益机场建成,为便于铁路运输与机场空运的衔接,6月

①《民国盐津县志》卷5,《交通》抄本。

②《川滇滇越铁路旬刊》,1948年,1(3):第29页。

③《川滇滇越铁路旬刊》,1948年,1(5):第46页。

1 日又铺轨到沾益,累计正线铺轨 173.4 km。其时,盟军已开辟驼峰航线,大批军用物资由印度阿萨姆的德钦机场运往云南各机场,昆明、沾益、云南驿、广南、蒙自都是主要转运机场,川滇铁路运输任务极为繁重。1943 年至 1945 年累计完成旅客周转量 2.53 亿人公里(km),货物周转量 6 560 万吨公里(t·km),运送士兵 46 万人次,开行军车 807 列,为抗战胜利做出重要贡献。抗战胜利后,复员还乡旅客经川滇铁路换乘汽车出省,这一年运送旅客 103.6 万人,运送包裹近 2.7 万吨(t)。^{[2]155,157}1948 年元旦,铁路公司在《川滇滇越铁路旬刊》创刊号上发表《川滇铁路七年来之业务概况》一文,指出:“本路所有之机车车辆,为数极微,且多已陈旧,复因轨窄坡陡,平均每列车挂运之货物,净重不过百吨(t)左右,运量大受限制。而西南后方,为战时重要基地,本路位居其冲,所负运输使命,至为重大,举凡兵员之补充,粮秣之调节,与夫盟军空运之物资,大部份均由本路接运。”“其中军品运输,计占全部货物运量半数以上。”^①这个时期是川滇铁路的黄金期,运输繁忙,收入运费颇多,每月营业收入达 4 亿元,利润较佳。公司报告称:“本路财务状况以三十三(1944 年)、三十四年(1945 年)度为最优,因当时适值抗战末期,除普通客货运外,尚有大批美军物资承运。收入运费甚巨,故收支尚能平衡。三十三年(1944 年)度决算计盈余七千六百十三万元,三十四年(1945 年)度盈余二亿五千七百零一万元。”^②抗战胜利后,大量军运停止,内迁机关、学校、企业纷纷回迁,工商业迅速

衰落,加上滇越铁路碧色寨至河口段短期无力修复,铁路不能通达海防,出海口封闭,整个云南铁路运输仅限省内需要,运量骤减,入不敷出,铁路濒临倒闭。公司报告称:“三十四年(1945 年)秋,抗战结束,军事运输骤减,客货运方面,亦以战时寓居后方之商民,相率复员还乡,地方繁荣,一落千丈,三十五年(1946 年)度业务乃随之下降。”^③由于国民党当局错误发动内战,导致国民经济极度衰退、民生凋敝、通货膨胀,铁路所需“机煤及修养材料价值无不直线上涨,员工待遇又时加调整,遂两支出日高,惟有酌增运价以资挹注。……本路三十五年(1946 年)度决算,计亏损十七亿五千三百八十三万余元,三十六年(1947 年)度以现金结算业务亏损须达一百三十一亿六千六百二十七万余元”^④。

从下表 1 中可看出,主要因军事需要而修筑的川滇铁路,在客货运输中以军事第一为原则,按运力所及兼筹并顾,以军品的运量看,1943 年至 1946 年 4 年中都超过民品运量,尤其 1945 年,军品延吨公里(t·km)是非军用货物延吨公里(t·km)的 3.69 倍;1944 年,军人延人公里(km)占旅客延人公里(km)的一半以上,之后有所下降,1947 年只占 10.41%。1948 年,滇越、川滇两路共运军人 57 627 人,占旅客总数的 1.8%;军品 13 284 吨(t),占货运总数的 3.8%。^{[2]182}“抗战时期有大宗美军(货物)输往内地,列车上下行均是重载”^⑤的繁荣景象已一去不返。

表 1 川滇铁路自民国三十年(1941 年)至三十六年(1947 年)客货军各项运量^⑥

年份	军人延人 /km	军品延 /(t·km)	旅客延人 /km	包裹延 /(t·km)	货物延 /(t·km)	备注
民国三十年(1941 年)			30 394 220	437 827	7 164 234	本年度通车伊始军商运输未予分列并在一数
民国三十一年(1942 年)	6 249 072	2 415 467	63 261 707	1 714 571	9 685 041	
民国三十二年(1943 年)	16 417 109	6 475 726	57 046 669	3 344 771	5 214 592	
民国三十三年(1944 年)	29 694 082	9 081 314	54 047 447	2 806 244	7 014 987	
民国三十四年(1945 年)	24 193 750	17 487 554	69 662 823	2 840 694	4 733 506	
民国三十五年(1946 年)	8 495 637	6 654 251	57 946 894	2 830 441	5 969 856	
民国三十六年(1947 年)	5 338 442	2 275 244	51 263 503	4 499 181	8 719 251	右列运量系自一月起至

为扭转铁路每况愈下的经营局面,川滇铁路公司采取了以下措施:一是尽量修复老旧机车车辆,充

分利用报废车辆上的零部件,节省修配材料消耗。公司报告称:“各车状况,在本路开始使用时,除湘

①《川滇滇越铁路旬刊》,1948 年,1(1):第 5 页。
②《川滇滇越铁路旬刊》,1948 年,1(18):第 156 页。
③《川滇滇越铁路旬刊》,1948 年,1(1):第 5 页。
④《川滇滇越铁路旬刊》,1948 年,1(18):第 156 页。
⑤《川滇滇越铁路旬刊》,1948 年,1(18):第 156 页。
⑥《川滇滇越铁路旬刊》,1948 年,1(1):第 12 页。

桂及正太之七十七辆外,余均使用年久,状况不良,配件不齐,其中缅甸路三十一吨(t)平车三十五辆,以构造关系,不合实用,业经报废。历年来在工料艰困情形之下,并利用报废车辆配件,先后将各车修整改造,以应客货营运需要。目前除极少数尚待修造外,其余车辆大致状况尚属良好,惟滇越旧车轮轴多磨损逾限,需待配件购到换修。现在经常维持行驶辆数,约占总数百分之八十五。”^①二是调整经营思路,加强沿线农产品运输和中短途客运。由于川滇铁路只是局部线路,沿线没有重要物产,“仅有柴薪焦炭烟煤等低级货物,运抵昆明,迨由昆明东行则货物及少,致车辆周转颇多行驶空程之处”^②。因此,公司决定“将战后业务方针,改向农村”,“沿线农产品之运量,已日见增加”。^③中短途客运是铁路运输的优势所在,即使经济不景气仍有较大的刚性需求,经由滇东北出川黔者大都选择川滇铁路到曲靖或沾益换乘汽车、马车出省,反之亦然。1948年滇越、川滇两路合并,共完成客运量312.7万人,包裹7万吨(t),货运量35万吨(t)。^{[2]155,157,164}三是积极争取政府补贴,适时加价以应对通货膨胀。林凤岐局长的报告称:“本路经济情形向难自足,惟赖交通部拨款补贴。近来金圆券贬值太速,物价直线上涨,支出数字日益庞大,部贴又不能及时拨到,甚至交汇时之币值辗转到路已损过半,以致员工薪给物料费用万分困难,尤以员工生活至为艰苦,几于无法维持。虽客货运费不时调整,复以半开银币与金圆券比值之上涨,空负加价之名,而受减价之实,困难情形日益严重。”^④1944年至1948年,铁路运价调整达16次,尤其1948年一年就有8次之多。1949年,运价改为参照煤、米两项成本指数调整。由于半开银币与金圆券比值不断上涨,铁路亏损甚多。经云南省政府批准,自1949年8月10日起,铁路票价也以半开银元计价,三等客票km/人3分,二等6分,头等9分。但是,整个宏观经济濒临崩溃,政府补贴和调整运价都不能弥补巨额亏损,川滇铁路挣扎在生死线上。

三、川滇铁路对地方经济的拉动作用

在近代中国,一个地区城市化、工业化、近代化的水平和文明程度、开放程度一般和交通工具的发达程度成正比。在公路、铁路、航空、水运各种交通工具的对比中,铁路是投资最大、工程量最大、技术装备要求最完善的交通方式,其封闭式的管理和高速、重载、低价、全天候的运输优势是其他运输工具

无法比拟的,其对采矿业、冶金业、机械制造业、通信业有直接的带动作用,对沿线城市的商贸、物流、服务业有强劲的辐射作用。

(一)川滇铁路对沿线地区工矿业的促进

滇东、滇东北地区是云南煤炭、有色金属蕴藏量较为丰富的地区。清末法国里昂商会在云南考察时经过大板桥村就发现该村的主要工业除一家包谷酿酒坊外,就是一家利用附近煤矿所产的煤作为原料的7间作坊。再往前走,他们发现:“在这片迷宫般的高原上蕴藏着众多的煤层,当地居民都就地开采以供日常生活使用。”^{[3]53}川滇铁路昆明至沾益段通车有利于开发沿线地区的煤炭资源,因为煤炭对以蒸汽机车为牵引动力的铁路而言,既是燃料又是大宗货运物资。蒸汽机车使用煤炭作为燃料,燃料费支出一般占机务段运输支出一半以上,在铁路运输总成本中也占有较大比重,一般为10%~20%,而且燃料费的支出和铁路的营业收入一般存在正相关。川滇铁路在昆明北、大板桥、杨林、小新街、马过河、鸡头村、曲靖7处设有给水设备,在昆明北、四营、小新街、曲靖4处设有煤台。1940年1月1日,云南省财政厅与国民政府资源委员会合作成立宣明煤矿公司,在宣威开采煤矿,其中资源委员会出资670万元(法币),财政厅出资30万元,这是滇东北最大的煤炭企业,开发初衷就是为川滇铁路及沿线城市提供燃料。史料记载:“民国二十七年(1938年)交通部开始兴筑叙昆铁路,宣威为必经之站,为准备供给该路用煤起见,成立宣威煤矿筹备处,民国二十八年(1939年)正式定名‘宣明煤矿公司’”;厂址“位于宣威县城之东南,相距八十华里,西距川滇东路之木乃冲及叙昆铁路之东屯车站约五十华里”,“交通尚称便利”,“于木乃冲及曲靖设转运站”。^⑤宣明煤矿公司主要设备有:蒸汽绞车,35马力,1台;蒸汽绞车,15马力,1台;水泵,卧式双吸,5台;水泵,卧式齿轮带动,1台;蒸汽机,3台;木炭发动机,35马力,1台;电动机,7.5马力,1台;电动机,2.5马力,1台;车床、钻床若干台等,可见,宣明煤矿公司是云南装备较完善的大型煤矿企业。由于川滇铁路最终未能全线贯通,也未通达宣威县城,煤炭不能大量运出,所以不得不限产,煤除少量销售外,全部用来炼制焦炭。到1944年6月底,共产原煤3.77万余吨(t),焦炭1.33万吨(t)。^⑥但是,川滇铁路昆明至曲靖段通车后,杨林的煤开始由火车

①《川滇滇越铁路旬刊》,1948年,1(5):第46页。

②《川滇滇越铁路旬刊》,1948年,1(18):第156页。

③《川滇滇越铁路旬刊》,1948年,1(1):第5页。

④《川滇滇越铁路旬刊》,1948年,(2)19:第149页。

⑤《续云南通志长编工业草稿》,1944至1948年抄本。

⑥《云南煤矿简史(初稿)》,油印本,1984年。

运抵昆明销售。“抗战以来,因用量增加,价格倍增。嵩明之杨林煤,亦有一部分运来”,称之为东路煤,以炼煤为主,供应新式制造工厂。^① 现存档案中有川滇铁路公司与昆湖电厂的来往公函,从中可看出当时煤炭运输的紧张局面。1944年9月16日,昆湖电厂公函称,“所需用煤经由滇越路可保村购运不敷需要”,拟“订购明良煤矿公司在杨林存煤约三千吨(t)”,请川滇铁路公司调运车辆运至昆明。9月26日,铁路公司回函称:“贵厂用煤向由滇越铁路供运,本路运量薄弱,而军运繁忙不容或缓。关于煤斤运输,向鲜余力兼顾,仅以拨运与本路订有购煤合约之沿线小矿互惠煤车为限。迄今亦因军运及其他事故,积欠已达三千余吨(t)之巨。”^②这段材料说明几个问题:一是川滇铁路确实军运繁忙,很难兼顾其他货物运输;二是杨林不仅是煤炭产地,还是煤炭集散地,明良煤矿公司在杨林存煤达三千吨(t);三是川滇铁路公司用煤主要来自沿线各煤矿,运输商煤也仅限于沿线各与之订有合约的小矿,互惠煤车。除宣威、杨林外,平彝(今富源)的煤也因川滇铁路得到大量开采。抗战胜利后,由于川滇铁路所用宜良可保村煤矿的煤火力不足,要求采用平彝的油煤。于是万顺运输商行开辟沾益至平彝间驿运支线,全程35公里(km),新修毛路15公里(km),组织马车100辆,按每月运交500吨(t),为川滇铁路运煤。自1945年10月1日开运,至12月15日共运14500吨(t)。^③

除煤炭业外,川滇铁路沿线还有其他工业也是依托铁路成长起来的。

首先是服务于铁路运输的机器修配业。川滇铁路在昆明设有机务段,在小新街设有车房,在昆明北、曲靖设有三角线机车转向设备,在昆明、曲靖均有机车工厂,其中曲靖机厂设有锅驼机自行发电。川滇铁路昆明机车修理工厂(厂址:东郊小石坝)是云南铁路系统中最大的机修厂,于1942年建成,当时有厂房4500m²,机械动力设备80余台,其中有从香港经缅甸运来“中英庚款”的车床、发电机、汽车等28台;职工80余人,部分系由湘、桂等铁路招来,还有接收从内地撤退至云南的铁路工人和工程技术人员;1944年,广西全州铁路工厂50余名工程技术人员和高级技工撤退到云南后,大部分人 also 到该厂工作,技术力量较为雄厚。1948年7月,川滇、滇越两路合并,滇越铁路江头村机厂全部人员和设

备并入该厂,合并后全厂有职员41人,工人389人,合计430人。管理下设有工作、设计、财务、材料及事务5个股,生产上设有组立、锅炉、机器、熔铸、锻工、公用6个车间。生产月大修米轨蒸汽机车1台,中修2台。因缺乏材料配件,一般生产周期很长,机车在厂天数长达百余天,但终究不失为仅有的大型修理基地,是提供两路牵引动力的唯一依靠。^④ 此外,曲靖站区也有较强的机器修理能力。历史上曲靖虽为一个大的农业中心,但远离口岸城市,“贸易不很多”,“主要工业是用印度棉纱织棉布,棉纱是经香港或从西江上游的百色进口的”。^[4] 民国时期,城内除几家小规模火柴厂外,都是手工业,如木器业、银器业、铁器业、成衣业、制鞋业、制帽业、皮革业、食品加工业,不能形成批量商品运销外地;农村中陶器业、织布业有一定规模,有织布户数约6000余户,日产窄面小土布数千匹,运销宣威、富源、罗平、师宗,以及贵州西南各县。换言之,在川滇铁路修筑之前,曲靖没有任何现代工业。铁路建成之后,曲靖是仅次于昆明北站的第2大站。曲靖站区铁路的主要生产单位有:曲靖车辆工厂200余人,负责修理铁路客货车辆;曲靖机务段150余人,负责配属9台货运和调车机车的检修和运用;曲靖工务段200余人,负责沾益至易隆铁路线路的维修保养;曲靖车务段200余人,负责沾益至易隆9个车站的客货运及军事运输事宜;其他卫生所、电话所、职工子弟小学等计30余人,共计800余人。^⑤

其次是依托铁路运输线建立的其他工厂。如云南省企业局下属的安大炼油厂,“该厂于民国三十一年(1942年)十月间,云南省企业局筹备设立,向中央机器厂定制机件,于昆明东郊叙昆铁路十二公里(km)处小石坝购买厂址,建筑厂房”。“适居于西南公路及川滇铁路之旁,西达昆明,东连曲靖,交通便利”。^⑥ 此外,还有光大瓷业公司于1939年迁滇后在曲靖县城建立瓷器分厂,并与云南省经委会合资经营,经委会先后投资国币625万元。该厂1941年正式投产,产品分为电瓷及日用瓷两类,1942年电瓷产品产46210件,日用瓷如餐具、茶具、文具、卫生用具和艺术瓷品等项产72637件。^⑦

(二)川滇铁路对沿线地区商品经济的促进

川滇铁路昆明至沾益一段是云南地势较为平坦、农业较为发达的地区,沿线大板桥、杨林、小新街

①陈建棠:《昆明市之用煤与来源》(稿本),1940年3月。

②《资源委员会明良煤矿局档案》,云南省档案馆,卷宗号:138-1-292。

③马廷璧:《抗日战争时期云南驿运纪实》,云南文史资料选辑(第37辑),1989年。

④《昆明铁路局解放前工运史》,1985年(内部出版)。

⑤晋云龙:《川滇铁路曲靖站区职工革命斗争简介》,曲靖市文史资料(第3辑),1989年。

⑥《续云南通志长编工业草稿》,1944至1948年抄本。

⑦周家骅:《抗战时期内迁昆明、曲靖的几家工厂》,昆明文史资料选辑(第13辑),1989年。

都是重要集镇,曲靖、沾益均为重要县城。法国里昂商会在云南考察时就曾沿着这一线路调查川滇黔贸易。例如,他们评价杨林:“自回民起义平息以来,杨林的人口翻了三番,达到6 000人。这里的繁荣得益于有利的地理位置。杨林位于一个富庶的坝子里,是连接西江支流沿岸地区众多市场通道与东川、四川、贵阳道路的重要枢纽。”^{[3]49}历史上经由曲靖、沾益有两个出省方向,向东经富源出胜境关至贵州盘县、安顺、贵阳、镇远这一古老驿路——五尺道,是云南通往长江中游最重要、最快捷的道路,秦汉时期就已开辟,从贵阳到昆明需40天左右;向北经宣威、贵州威宁折回云南昭通,经大关、盐津渡——石门关道至四川宜宾(叙府)抵达长江上游。因此,从商业地理的角度看,曲靖、沾益是川滇黔三省货物、人流交汇之地。在公路、铁路修筑之前,曲靖至昆明驿路行程5天,中间经过马龙、易隆、杨林、大板桥4个宿站,全程330华里。承平时期,商旅往来络绎。清末民初,社会动荡,军阀混战,民生凋敝,这一线路的山谷地带土匪出没,杀人劫货,严重时商旅断绝,行人裹足。1933年2月,滇黔公路昆明至曲靖段正式通车。同年4月,沾益至曲靖公路也正式通车。《义声报》报道:“沾益地处极边,为滇黔两省交通孔道,该县官绅,因鉴于交通梗阻,工商凋敝,乃力谋通车,藉资挽救……四月三十日西门车站通车,客货运费减收二成。”^①公路通车改善了沿线地区民众的出行条件,将昆明至曲靖5天的行程缩短为2天。由于道路修筑等级低,管理养护又跟不上,因此,抵抗自然灾害的能力弱,公路时断时续。1935年前后在云南旅行的薛绍铭描述:“由昆明往曲靖去的公路,因被水冲毁,许久未得通车。”^{[5]73}这就影响了商业物流的发展。这一时期,曲靖“市面颇冷落,商店全是小本营业,似无千元以上资本者”。^{[5]75}沾益县城只有1 100多户人家,几十家小店铺,一家火柴厂。

抗日战争爆发后,滇黔公路运输繁忙,大量人员、物资经由这条公路撤退至云南,刺激了沿线经济的发展。1940年,曲靖、沾益两县共有坐商、行商631户,摊贩数百户,经营的行业有棉纱、盐、布匹、百货、煤炭、粮食、肉案、酒业、图书文具、旅馆、茶馆、餐馆、新药、国药、转运、汽车等16个行业。1941年,川滇铁路通车后将昆明至曲靖行程缩短为1天,为适应新的商品流通形式,曲靖成立新市场委员会,在北门外临近火车站、汽车站一带兴建新市场,建成东西两街,名“志舟路”;拓宽了北关街,整个新街面积约为13.33公顷(hm²),是曲靖商业史上的重大发展。同年,沾益新市场委员会也在西门外火车站

附近征地辟建新市场,因此不少人争先恐后建造房屋,龙华路北段商店、旅店、饭店、茶馆顿时热闹起来。太平洋战争爆发后,美军空军及地面空勤人员数千人驻防曲靖、沾益。沾益是航空线、铁路线、公路线交汇之地,是盟国援华物资、武器装备在云南境内最重要的集散地、转运地之一,市场繁荣,商业盛极一时。1944年,曲靖有百货、布业、食盐、粮食、煤炭、肉案、杂货、匹条、医药、书文等11个行业734户;旅店、餐馆、茶馆、理发、沐浴、照相6个行业218户,共有店铺952户。^[6]如果加上沾益商户,两县店铺达到1 571户,另外还有摊贩2 000余户,34个同业公会。抗战时期,沾益县城人口最高峰达到10万多人,市区面积超过原城区的10倍以上。城区大街以龙华路为主,光旅社就有来安、复兴、国泰、太平洋、悦来等50多家,饭馆有鸿光楼、天福斋、天香楼、三六九、广州饭店、榕园酒家等上百家,金店有老天宝、天成、天顺等9家,日用百货香烟店有几百家,还有十多家店专卖美军招待所拿出来的衣物用品、香烟、罐头等。可以说,在抗日战争这个大背景下,依托铁路、公路、航空立体交通实现的人流、物流、资金流,曲靖、沾益的商业获得超常规、跨越式发展,既是合理的,又是畸形的,合法经济、地下经济合力把两县商品经济推向一个短暂的高峰,靠近火车站一带成为两县商业最繁华地段。1945年秋,抗战胜利,军队、机关、学校、民众纷纷北返,美军撤离,金融机构裁撤,两县人口骤减,市面渐衰。但是,交通基础设施已经打下良好根基,新兴的市场、街道、建筑已形成体系,商业即便衰落也会保持一定规模。1949年末,曲靖、沾益两县共有28个行业的店铺1 326户,从业人员2 040人;摊贩1 800余户,城乡初级市场53个;商业、饮食服务业年营业额1 800余万元;集市贸易年总成交额1 000余万元。^②从店铺、摊贩数量看,比抗战高峰时期分别下降15.6%和10%。

[参考文献]

- [1] 云南省志编纂委员会. 续云南通志长编: 中册[M]. 昆明: 云南人民出版社, 1986.
- [2] 云南省志编纂办公室. 铁道志[M]//云南省志: 卷三十四. 云南人民出版社, 1994.
- [3] 里沃. 晚清余晖下的西南一隅: 法国里昂商会中国西南考察纪实(1895-1897)[M]. 张伟, 译注. 昆明: 云南美术出版社, 2008.
- [4] 戴维斯. 云南: 联结印度和扬子江的锁链[M]. 李安泰, 译. 昆明: 云南教育出版社, 2000.
- [5] 薛绍铭. 黔滇川旅行记[M]. 重庆: 重庆出版社, 1986.
- [6] 李珪. 云南近代经济史[M]. 昆明: 云南民族出版社, 1995.

①《义声报》,1933年4月26日,第4版。

②严燧华:《曲靖商业发展概况》,曲靖市文史资料(第6辑),1992年。