

# 抗日战争时期的 云南商人与对外民间商贸<sup>\*</sup>

周智生

**内容提要** 抗日战争这个特殊的历史环境和云南作为抗战大后方这个特殊的战略地位,铸就了抗日战争时期云南对外商业贸易的繁荣。本文梳理了抗日战争时期云南商人从事的滇藏川跨省贸易及中印、中缅等跨国民间商贸的具体经营活动,以及云南商人为抗战捐资献物、勘探中印公路线路等活动做出的支持。这些内容,同样是抗战时期大后方经济社会研究不可或缺的内容,而且也是认识大后方社会经济变动情况的一个窗口。研究表明,云南民间自发组织进行的对外贸易作为中国抗日战争时期大后方经济发展的一个重要有机组成部分,云南地方商人在其中扮演着重要的角色,以自身直接或间接的方式,为中国的持久抗战做出了支持和贡献。

**关键词** 云南商人 对外民间商贸 后方经济 持久抗战

## 一 抗日战争时期云南商人从事的对外贸易

抗日战争全面爆发后,中国东部沿海基本陷于敌手,以往重要的沿海对外交流渠道基本尽失。云南虽处边疆,但南有滇越铁路、西有1938年建成的滇缅公路、西北有经丽江北上拉萨南下印度以茶马古道为主的传统民间马帮运输路线,成为中国抗战大后方的一个重要区域。由此,艰苦卓绝的八年抗战赋予了云南贸易特殊的优势地位,正如时人陈碧笙所言:“岂非天旋地转,川滇反为天下之中”。<sup>②</sup>原先僻居西南边陲的云南,从此在全国乃至世界反法西斯战场上的知名度和重要性都大增,云南各族人民也为持久抗战作出了卓越的贡献。抗日战争时期,由于云南战略地位十分重要,在滇军队不断增加,中央军驻滇人数最多时为60万人,盟国美军也达2万多人。<sup>③</sup>当时,内地的机关、公教人员、学生、平民也大量迁入,使云南人口骤然猛增,对日常生活消费品的需求量亦随之急剧上升。以昆明市为例,1932年为14.37万人,1936年为14.2657万人,即抗战前几年人口基本没有增长;而1937即增为20.5396万人,1年之后即增加6.2万人,增长率为43%;到抗战结束时,昆明人口已近30万人,比战前增加了一倍。<sup>④</sup>

\* 本文系教育部人文社会科学重点研究基地重大项目“近现代西南人口较少民族社会发展的特殊性研究(2007JJD850205)和云南师范大学人文社会科学重大项目“藏彝走廊地区多民族经济互动发展研究”(2006XRZ01)的阶段性研究成果之一。

② 陈碧笙著:《边政论丛》第1集,1940年战国丛书社印行。

③ 李珪主编:《云南近代经济史》,云南民族出版社1995年版,第421页。

④ 骆毅等:《昆明市历代人口的变迁》,《云南地方志通讯》1986年第2期。

随着内地大量工矿企业、学校、机关、军队等涌入西南后方,促动着云南对外贸易加速发展的同时,也带动了滇川康藏等西南地区间省际贸易的快速发展。在国内外贸易趋于活跃兴盛的刺激下,云南各民族商人及其资本也迅速壮大,迈入了云南历史上云南地方民族商人发展的鼎盛时期。

滇越铁路于 1940 年被法国殖民当局关闭以前,这条铁路是云南对外贸易的主通道。喜洲帮中的永昌祥、锡庆祥等商号也都经营过这时的滇越商贸。1940 年滇越铁路被迫切断后,由于地缘及传统贸易优势的关系,云南商人们基本把重点放在了滇缅及滇藏印间的传统对外贸易路线上。

### (一)滇缅贸易路线

随着 1940 年昆明至缅甸八莫的滇缅公路成为我国大西南后方唯一一条近代化的国际贸易运输线,由于战事紧急,大批战略物资及民用物资需要通过缅甸瓦城、八莫经畹町、保山、下关运至昆明。于是,依凭传统贸易的地缘和人缘优势,云南喜洲、鹤庆等商帮与腾冲商人一起,把经营主力放在了这一贸易转输上。

这时,“鹤庆商帮中出现了一股新兴的投机商业势力,他们筹集资金,组织运输车辆,利用国民党的势力,打着‘抢运战略物资’的旗号,到瓦城、八莫一带低价收购百货,运到滇西和昆明,高价售出,获利以十倍计,这个期间,鹤庆商帮中投机国难,暴发经商起家的有复协和、恒盛公、南裕商行、德泰昌、庆顺丰、福兴昌等十余家”。<sup>①</sup>同时,喜洲商帮也积极活跃于滇缅运输线上,据说当时的滇缅公路上,“除国民党中央和云南地方官僚财团的运输车辆外,很大一部分就是喜洲商帮的运输车辆在运输物资”。<sup>②</sup>喜洲商人也在这条国际贸易线上获益不菲,有的甚至一跃而成为亿元富翁。<sup>③</sup>永昌祥在 1937 年有资金 257 万余元半开(“半开”,系近代云南自铸流行的主要流通银币中的主币,每两枚抵一枚内地流通的银元。笔者注),到 1941 年发展到 2000 多万元。<sup>④</sup>锡庆祥在 1930 年时资金不过 37 万半开<sup>⑤</sup>,到 1940 年前后,资本总额已达到 1500 多万半开。<sup>⑥</sup>丽江商帮由于资本实力相对较弱,而且对滇缅贸易不熟悉,所以这时他们很少有商号涉足这一领域,主要还是以滇藏印间的传统贸易为主。

### (二)滇藏印贸易路线

1941 年 12 月太平洋战争爆发以后,滇缅公路这条唯一的近代交通线也被日寇截断,于是西南陆上国际运输就只剩下滇川藏印这条马帮运输线了。当时这条线路有两个入藏走向,一条从昆明起步,经丽江过德钦;另一条从成都出发,经打箭炉入藏,两条线路最终在拉萨汇合,南下转至印度噶伦堡。一时间,这条传统的民间贸易渠道成为西南大后方民间生活物资的重要输运管道。第一次在国内外引起广泛的关注,也首次在国内外显示了其重要的战略价值。时人严德一曾就此感慨道:“不有外患,不知中国边疆之危,不经此次抗战,不知我国边疆地位之重要。非常时期后门僻户出路之重要,可解一家之危难,我国边疆交通之形势,其理实同。”<sup>⑦</sup>丽江作为滇藏川康边区重要的商贸中转站,一时间吸引了全国各地的商家蜂拥而至。原先在丽江设号经营的外地商号只有区区二十余家<sup>⑧</sup>,而在 1943 年前后,丽江已驻有中央和地方的银行分支机构 9 家,大小商号 1200 余

① 杨毓才著:《云南各民族经济发展史》,云南民族出版社 1989 年版,第 432 页。

② 杨毓才著:《云南各民族经济发展史》,第 442 页。

③ 杨毓才著:《云南各民族经济发展史》,第 442 页。

④ 梁冠凡等调查整理:《下关工商业调查报告》,《白族社会历史调查》(一),云南人民出版社 1983 年版,第 130 页。

⑤ 梁冠凡等调查整理:《下关工商业调查报告》,第 130 页。

⑥ 韩军:《大理白族“喜洲商帮”》,《云南民族学院学报》1992 年第 3 期。

⑦ 严德一:《抗战与我国边疆之交通》,《边政公论》第 3 卷第 2 期。

⑧ 许鸿宝:《丽江县大研镇解放前的商业情况》,《纳西族社会历史调查》,云南民族出版社 1983 年版,第 28 页。

家。<sup>①</sup>除了内地商号外,丽江还吸引了不少康藏地区的数十户中小资本家和拉萨、昌都等地的中上层官商来此设立分号或转运站,甚至一些大中小寺庙和僧俗商人凡影响所及,纷纷加入到了滇藏印贸易运输中。<sup>②</sup>

由于大后方物资需求量大,所以当时往来于雪域高原的马帮,由原先的几千匹增加到一万多匹。由于骡马不够,一些地方还动用了大批牦牛参加驮运。<sup>③</sup>为了获取更多的利润,康藏间的不少贵族和其他特权阶层,还驱使着“乌拉”<sup>④</sup>们为其服役运输。当时滇藏印间不仅骡马的运输数量猛增,而且货物运输规模也是前所未有的。1943年,仅丽江商帮中的大商号“达记”一家的货物就有3000驮从印度起运至内地销售。<sup>⑤</sup>

藏区地形复杂、气候多变,滇藏印间路途遥远,而且沿途“高坡峻岭,鸟道羊肠,几非人迹所难到”<sup>⑥</sup>,不仅交通条件极差,生存条件也很恶劣,加上藏区特殊的民族文化环境,所以内地商人一般很难适应,也因此使得这条线路的运输成本和困难程度都奇高。依凭自古以来滇藏之间商贸交流积累下的地缘优势和各种商贸交流渠道,以丽江商人为主体的滇西北等地商人群体就成为滇藏印国际贸易运输贩运中的重要角色。抗日战争时期,也因此而成为历史上云南商人从事滇藏印陆上国际运输贸易的高峰。其中与藏区藏族有着密切文化渊源关系的以纳西族为主体的“丽江商人便成为天之骄子”<sup>⑦</sup>,与其他藏、汉、回、普米等民族商人一起,为缓和西南后方物资紧缺作出了积极的贡献。

抗日战争时期,通过滇缅印、滇藏印这两条主要交通线,将滇康川藏与缅甸、印度等国家间的商贸交流关系更加紧密地联结在一起,形成了一个特有的跨国、跨区域商贸经济圈。而联结这个经济圈的一个个链环,就是奔波于这两条商道上的云南商人。由于资料的相对缺乏,我们已无法确知抗日战争时期曾有多少云南商人踏上印度这个异邦的土地,曾有多少云南商人在雪域高原上从事商贸物资的传输。但为了更好地梳理出当时这一国际贸易发展的面貌,我们在搜集各种珍贵资料的基础上,整理出了抗战时期云南商人在西藏拉萨和印度的一些商号的有关经营活动,详细情况请参阅文中附表一和附表二的具体相关内容。

### (三) 抗战时期在对外贸易中不断壮大的云南商人

首先,这个时期各地商人资本的壮大呈上升趋势。就喜洲帮而言,除上述提到的永昌祥和锡庆祥这两个商号资本迅速攀升外,其它商号资本增殖也是很可观的。鸿兴源商号在1917年开办时资金二、三万元,到抗战后发展到百多万元;资本家杨卓然从小烟贩起家,到1945年抗战胜利前夕,资金已增加到四千余两黄金。<sup>⑧</sup>鹤庆帮在抗战期间发展迅速,渐有复苏之势。这个时期起家的有复协和、恒盛公、南裕商行、德泰昌、宝兴祥等四五十家。如恒盛公商号在抗战前只有几万元半开,到1945年发展到四五百万元;杨穆之在抗战前是个小商户,几次投机买卖,资本就增加到一二百万元。<sup>⑨</sup>丽江商帮中各商号的资本在这时也有不同程度的增长。根据杨毓才先生的统计,抗战胜利时,聚兴

① 李珪主编:《云南近代经济史》云南民族出版社1995年版,第520页。

② 仲豪·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,第64页。

③ 李珪主编:《云南近代经济史》第520页。

④ “乌拉”是藏族地区封建领主制下,农奴主对农奴的一种强制劳役。具体介绍请参见陈一石:《川边藏区交通乌拉差谣考索》《西藏研究》1984年第2期。

⑤ 杨毓才著:《云南各民族经济发展史》,云南民族出版社1989年版,第477页。

⑥ (清)杜昌丁:《藏行纪程》,见方国瑜主编:《云南史料丛刊》第12卷,云南人民出版社2001年版,第168页。

⑦ 黄举安:《金沙江畔》《边疆通讯》1944年第2卷,第10期。

⑧ 梁冠凡等调查整理:《下关工商业调查报告》,《白族社会历史调查》(一),云南人民出版社1983年版,第130页。

⑨ 梁冠凡等调查整理:《下关工商业调查报告》,第131页。

祥、仁和昌、达记等商号有滇洋 50 万以上, 另外赵紫垣、牛文伯、曾绍三、周石勤、杨守其、和万华等各商户拥有云南半开银元达 30 万以上, 资金 20 万以下的有 30 余家。<sup>①</sup> 其实杨毓才先生对这些丽江商人资本的估算还有些保守。如“仁和昌”在 1943 年盘存时仅流动资金就已有 60 万半开<sup>②</sup>, “达记”在抗战前仅大烟生意年营业额就有三四十万半开, 抗战时期仅 1943 年一年就有 3000 驮货物的贩运量。而且丽江各商号为了进藏贩运方便, 一般都自养马帮, 如仁和昌有 180 多匹骡马, 达记有 300 多匹, 牛文伯有 600 多匹。因此, 处于全盛时期的丽江商人所拥有资本, 应该高于杨先生的估计。中甸藏族马铸材开设的铸记, 是中甸藏区除归化寺外在商业界最有影响的商号, 铸记在抗战时期的滇藏印国际商贸中, 仅“每年经营滇印贸易额就约为 20—60 万印度卢比”。<sup>③</sup>

其次, 这一时期的鹤庆、丽江、大理等地的商人数量及开设商号增长较快。大理城区抗战前仅有三四十余家商号, 到抗战胜利时已发展到 180 余家。<sup>④</sup> 鹤庆商帮在 20 年代初的倒号风潮中损失惨重, 大商号中仅有福春恒幸存下来。经过鸦片贸易和抗战时期的调整恢复, 除一些倒闭的商号重新恢复外, 新增了恒盛公等较有实力的四、五十家大中商号。<sup>⑤</sup> 由于抗战中后期丽江商业空前繁荣, 所以这一时期丽江商人及其商号也空前扩增。从坐商数目的变化看, 民国三十一年(1942年)9月, 根据当时的丽江县商会会员表, 丽江县商会登记在册的商号有 56 家, 商会会员 56 名。<sup>⑥</sup> 而到民国三十四年(1945年)12月, 商号与商会会员都已倍增至 156 家(人), 这其中绝大多数都是本地籍。<sup>⑦</sup>

第三, 虽然商人资本有了扩增, 但这时商人的经营区域由于战争影响相对萎缩了。各商帮的经营范围主要集中于滇川康藏等这些省份, 考虑到各商帮还分有不同的活跃区域, 如丽江商人活跃于滇川康藏边区, 而喜洲商帮却很少直接经营这一带的贸易, 因此, 其实各商帮的活跃区域还要窄些。而这主要是抗战时期特殊条件约束下的结果。

第四, 当时由于物资紧缺而社会需求又较大, 因此商界里的投机气氛更加浓厚。曾活跃于滇藏印国际运输线上的恒盛公, 一向以西藏羊毛销印、滇茶藏销和山货药材为大宗, 但到了抗战中后期“所经营的尽是从未染指过的新商品, 从染料、工业原料(卷烟纸)、文具、棉纱……内容庞杂……恒盛公的人力, 不论张姓、外姓, 对这些商品的专业知识, 都等于零, 但见货就抓, 抓到手, 运到内地就赚钱”。<sup>⑧</sup> 恒盛公、铸记等直接参与对外贸易经营的云南商号, 虽然在这场滇藏印间的国际物资大抢运中也带有投机的成分, 但与买空卖空的后方商人相比, 则泡沫经济的成分就要小多了, 因为他们在长途运输中的劳动成本和承担的风险都很大。而在后方市场里, 虚假繁荣的背后却隐藏着较多的投机成分, 使得市场上泡沫经济的成分大增。如在下关市场, 抗战中期后商人交易时开空头支票的情形十分盛行。“下关多数商号, 特别是大商号, 自印有一种专门的交易条子, 在交易场中使用。有些商号尽管仓库里没有一匹布, 一斤纱, 他却可以开出几千匹布、几千斤棉纱的条子卖给其他商人。而买者可能家里没有一文现金, 也可以开出几万元、几十万元的支票付给对方。无论是现金支票或货物支票, 都可以互相转手买卖”。<sup>⑨</sup> 这正是当时云南经济“工不如商, 商不如囤(积), 囤不如投(机)”这一畸形现象的具体体现。

① 杨毓才著:《云南各民族经济发展史》,第 478 页。

② 赖敬庵、杨超然:《丽江工商业资料》,《丽江文史资料》第 3 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 梁冠凡等调查整理:《下关工商业调查报告》《白族社会历史调查》(一),云南人民出版社 1983 年版,第 131 页。

⑤ 梁冠凡等调查整理:《下关工商业调查报告》《白族社会历史调查》(一),云南人民出版社 1983 年版,第 130 页。

⑥ 民国云南省政府社会处档案,云南省档案馆藏,卷宗号:“44-2-445”。

⑦ 民国云南省政府社会处档案,卷宗号:“44-2-445”。

⑧ 张相时:《云南恒盛公商号经营史略》,《云南文史资料选辑》第 42 辑。

⑨ 梁冠凡等调查整理:《下关工商业调查报告》,《白族社会历史调查》(一),第 131 页。

附表一 抗日战争时期云南商人在西藏拉萨投资设号经营状况表

号名	经营者	商人乡籍	主要经营物资
恒德和	周石奇	丽江	日用百货、药品、土杂、棉纱
仁和昌	赖敬庵	丽江	布匹、山货、牛羊皮、茶糖
达记	李达三	丽江	茶叶、牛羊皮、山货药材、日用百货
裕春和	牛文伯	丽江	藏靴、藏服、茶叶、日用土杂
春和祥	杨启昌	丽江	山货药材、土杂、布匹
恒和号	赵紫垣	丽江	棉纱、布匹、茶叶、药材、
长兴昌	马长寿	鹤庆	茶叶、山货药材、土杂、布匹
铸记	马铸材	中甸	茶叶、土杂、棉纱、布匹
恒盛公	张相诚	鹤庆	茶叶、土杂、日常百货
立记	李立三	丽江	茶叶、土杂、棉纱、药品
茂恒	王少岩	腾冲	茶叶、土杂、布匹、棉纱、百货
双和祥	袁双和	丽江	茶叶、土杂、日用百货、布匹

资料来源:宣绍武:《茶马古道亲历记》,载《丽江日报》2000年12月—2001年4月周末版连载;赖敬庵、杨超然:《丽江工商业资料》;梁冠凡等调查整理:《下关工商业调查报告》;杨沛成:《东河的马皮匠和藏客》,载《丽江志苑》第1期;马家奎:《回忆先父马铸材经营中印贸易》;张相时:《云南恒盛公商号经营史略》均载《云南文史资料选辑》第42辑;陈汛舟、陈一石:《滇藏贸易历史初探》,《西藏研究》1988年第4期。

附表二 抗日战争时期云南驻印度主要商号一览表

号名	总经理	商人乡籍	主要经营线路	驻印分号主要所在地	主要经营物资
仁和昌	赖敬庵	丽江	滇藏印	噶伦堡	茶、山货药材、日用百货、棉纱
达记	李达三	丽江	滇藏印	噶伦堡	茶、日用百货、棉纱、布匹
裕春和	牛文伯	丽江	滇藏印	噶伦堡	茶、日用百货、药材、棉纱、布匹
恒和号	赵紫垣	丽江	滇藏印	加尔各答	棉布、百货、茶叶、药材
丽丰号	杨守其	丽江	滇缅印	加尔各答	茶叶、百货、丝杂羊毛
长兴昌	马长寿	鹤庆	滇藏印	噶伦堡	茶叶、百货、棉纱、布匹
铸记	马铸材	中甸	滇缅印	噶伦堡	茶、羊毛、中药材、宝石、棉纱、布匹
恒盛公	张相诚	鹤庆	滇缅印	噶伦堡	茶、羊毛、山货药材、宝石、布匹、染料
永昌祥	严燮成	喜洲	滇藏印	加尔各答	百货、棉纱、布匹
洪盛祥	董耀廷	腾冲	滇缅印	加尔各答	石磺、茶、生丝、胶、布匹、山货药材、羊毛
茂恒	王少岩	腾冲	滇缅印	加尔各答	绵纱、生丝、茶叶、白银、黄金、棉花
永茂和	李镜天	腾冲	滇缅印	加尔各答	生丝、紫胶、牛皮、棉纱、茶叶、百货
协树昌	许景虞	腾冲	滇缅印	加尔各答	棉纱、布匹、毛呢、西药、百货

资料来源:赵琴修:《抗日战争时期丽江与印度贸易概况》,载《丽江志苑》第1期;宣绍武:《茶马古道亲历记》,《丽江日报》周末版2000年12月至2001年4月间连载;赖敬庵、杨超然《丽江工商业资料》,载《丽江文史资料》第3辑;马家奎:《回忆先父马铸材经营中印贸易》;张相时:《云南恒盛公商号经营史略》;古高荣、杨润苍:《茂恒商号及其云茂纺织厂始末》;严湘成、杨虹:《永昌祥对外贸易略述》,以上文章均载于《云南文史资料选辑》第42辑;陈茜:《滇印贸易概述》(打印稿);同时还采访了“铸记”后人马家奎先生、“仁和昌”后人赖敬和(抗战时驻噶伦堡分号)等曾亲历滇印贸易的诸位老先生,在此谨致谢忱!

## 二 云南商人对抗日战争的直接支持

1937年抗日战争爆发,云南鹤庆、喜洲、腾冲、丽江、中甸等地商人,除了积极从事对外商贸活动间接支持持久抗战外,在强烈的爱国精神感召下,还通过筹资捐物等形式直接支持了抗战。1941年,中国抗战后援会在重庆发起了全国抗日献机募捐活动,得到了包括云南各族人民在内的全国各界的积极响应。云南省也以工商界为主开展了献机募捐运动,云南丽江、鹤庆、喜洲、腾冲等地商人都踊跃参加,共捐献了数百万云南半开银元,其中,鹤庆恒盛公昆明总号的总经理张相时捐助“七七”献金五百元。<sup>①</sup>恒盛公印度噶伦堡分号因“本年七七纪念,噶埠华侨有献机之议,平均大家捐飞机一架,本号张、兴记、永昌祥、同义兴共捐一架,本号份额合国币三万三千五百元”。<sup>②</sup>除此外,1943年9月,恒盛公捐助“协运军米款国票三千元”<sup>③</sup>;1945年1月,捐助“军米贴费、电杆、征兵傍款、增收消防器材等款国票八千七百元”;3月又捐助“征购军粮补助费国票五万三千元”;六月捐助“镇所征兵征工及本会修缮、慰劳等国币一万七千元”。<sup>④</sup>

活跃于滇藏商贸舞台上的驻印滇商们,在担负滇印间物资交流传输的同时,强烈的爱国热情还激励着他们为维护祖国统一,反对外来侵略,支援民族解放而积极努力。1937年抗日战争全面爆发后,为了支援持久抗战,远在印度的云南商人也和国内人民一起,用实际行动响应号召,冲破英印政府的外汇管制,纷纷寄资回国参与“七七献机”活动。附表三是云南驻印商人捐款购机荣获国民政府奖励的情况。

附表三 1941年驻印度云南商号捐款购机支援抗战获奖表

商号	负责人姓名	捐款类别	应得奖励	奖励属条何项
恒盛公	张相诚	七七献机	均获 银色 奖章	均 为 第 二 条 第 三 项
铸记	马铸材	七七献机		
永昌祥	严燮成	七七献机		
茂恒	王少岩	七七献机		
裕春和	牛文伯	七七献机		
元德和	和万华	七七献机		
恒和号	赵紫垣	七七献机		
仁和昌	赖敬禹	七七献机		
长兴昌	马长寿	七七献机		
杨守其	杨守其	七七献机		

资料来源:民国云南省私营进出口商档案,云南省档案馆藏,卷宗号“132-4-58”。

1941年,在抗日战争民族危亡的紧要关头,以“文化不息,民族不亡”为号召,云南中甸“铸记”

① 民国云南省私营进出口商档案,云南省档案馆藏,卷宗号:132-3-101。

② 民国云南省私营进出口商档案,云南省档案馆藏,卷宗号:132-3-143。

③ 民国云南省私营进出口商档案,云南省档案馆藏,卷宗号:132-3-101。

④ 民国云南省私营进出口商档案,云南省档案馆藏,卷宗号:132-4-158。

总经理马铸材与北京兴记的梁子质、云南鹤庆“恒盛公”张相诚等驻印中国商人共同创办了印度噶伦堡中华学校。学校设有幼儿园、初小、高小、初中、高中等 10 个班,以推广国语、弘扬国学为主要教学内容。入学者除本地华侨子女外,也收印度学生,教学活动一直维持到了 20 世纪 60 年代初。<sup>①</sup> 这所学校的创办,为宣扬祖国文化,促进中印文化交流,起到了积极的促进作用。

20 世纪 40 年代,国民政府欲修通中印公路,当时设计拟从西藏察隅经过,实际勘测过程中遭到当地一些头人的反对和抵制,最后靠云南丽江纳西族商人李达三与当地藏区上层的亲密关系,由其亲自出面从中调停协商,并通过其他各种形式予以大力支持,使中印公路在这一地区的勘测工程得以顺利进行,李达三因此被国民政府特别任命为“国民政府中印公路少将副专员”,并赠以“邦家之光”四字锦幛。<sup>②</sup>

1942 年,丽江纳西族商人李立三为了配合中印公路的勘测工程,借助自己常年在滇印之间奔走的经验,希望于西藏察隅南部找到一条修筑中印公路的捷径。于是在 1942 年底当他从印度返滇之时,只带少量高档商品,从印度萨地亚徒步缅属野人山,寻找滇印间的交通捷径,在当地土著居民的帮助下,终于经云南怒江贡山方向,用 30 多天回到了丽江。李立三为抗战后方运输路线建设作出了新探索,因此受到国民政府的特别颁令嘉奖。<sup>③</sup>

### 三 结语

抗日战争时期,是云南各民族商人在特殊历史条件下逐渐发展壮大的黄金时代。不可否认,商人们所从事的滇缅、滇藏印等国际贸易,也带有一定的投机经营色彩。然而这些直接辗转于雪域高原、异国它邦,直接战斗在抗战国际物资运输采购第一线的云南商人,虽然由于自身实力的有限,经营条件的相对恶劣,他们的经营力量和实际的运输量都相对有限,但是,他们在商贸活动中,对于充实后方经济,缓解物资紧缺,稳定人民生活,支持持久抗战,都发挥了积极的作用和贡献。当时的国民政府也对这些云南商人及其从事的对外贸易活动给与了积极的评价:他们的活动,对于“推广出口国产、换取外汇,购运国外物资,充实国内力量有积极之功效”。<sup>④</sup> 即使远在印度的商人们,亦想尽办法捐款回国支持轰轰烈烈的抗日战争。当国民政府勘测修筑中印公路之时,李达三、李立三等云南地方民族商人甚至不惜生命,以身涉险,参与勘测工程。

总体而言,云南各民族商人们以自己的实际行动,为促进抗日战争的早日胜利,做出了积极的努力和贡献。他们的对外商贸经营活动以及其他积极支持抗战的义举,既是中国抗日战争过程中的有机组成部分,同样也是中国抗日战争史研究中不可或缺的特殊篇章。

(作者周智生,云南师范大学历史系教授)

(责任编辑:李仲明)

① 李硕:《藏族爱国侨领马铸材先生事略》,龚宁珠主编:《爱国老人马铸材》,云南华侨历史学会 1998 年。

② 杨俊生:《李达三先生事略》《丽江志苑》第 7 期。

③ 丽江地区交通局编:《丽江地区交通志》,云南民族出版社 1997 年版,第 150 页。

④ 民国云南省私营进出口商档案,云南省档案馆藏,卷宗号:132-4-58