

第二十九辑

目 录

- 解放前云南金融变迁概况……………方际熙(1)
- 云南解放前的驿传和交通……………陈松年(5)
- 云南清丈概述……………张庚年(42)
- 云南回族商业巨擘兴顺和号……………马伯良(50)
- 云南永义昌号……………马伯良(57)
- 回忆“迤萨”的反复变化……………王荣廷(63)
- 考察开蒙垦殖局报告……………夏光南(82)
- 云南财政人员训练班简况……………孙东明(91)
- 兴文银行简史……………宋彦若(97)
- 云南盐务概况及其内幕……………苏白仙(102)
- 滇缅交通与腾冲商业……………张竹邦(142)
- 昆明大成实业公司简史……………杨 虹(154)
- 云南财政和金融的相互影响……………刘幼堂(200)
- 云南省造币厂作弊的情形……………高蕴华(213)
- 漫谈八年抗战中后方重镇昆明的若干经济问题…于百溪(222)
- 抗战末期国民党西南军事运输机构概况……………杨中平(230)
- 对第十八辑《滇西火柴工业简史》一文的订正……杨再芳(236)

解放前云南金融变迁概况

方 际 熙

清代末年，本省流通的货币为银锭及银元。银锭有元宝锭、川锭、广锭、牌坊锭、小母鸡铤等数种；银元有湖北大龙元、四川大龙元、云南大龙元及双毫、单毫等数种。辅币有双铜元、单铜元及制钱等数种。当时金融稳定，物价的变动亦不大。辛亥光复后，政府的一切收支，改两为元。市面流通的银锭，由各税收机关收集，转交省造币厂，鼓铸银元。云南大清银行，宣告结束。另由本省政府，筹集资金一百万元，成立富滇银行，发行一元、五元、十元三种纸币，总额为一百万元。滇省之有纸币，普遍流通于市面者自此始。是时富行基金充裕，信用巩固，纸币与银币的价格相等。因携带便利，行商多乐于以银币掉换纸币。故自民国元年以迄民国四年间，本省金融，尚属稳定，物价的波动，亦不甚大，一般人民的生活，比较安定。是年殖边银行亦成立，发行兑换券，与富行纸币同时流通。民国七年，个碧铁路银行成立，亦发行兑换券，流通于开远、蒙自、个旧等处。惟因民国四年，欧战爆发，锡、铅、锑价格大涨，本省连年出超，现金充斥，故纸币的发行额，虽因护国、护法、靖国诸役而逐年有所增加，尚能维持其币值。民

国七年，欧战告终，锡、铅、锡的价格，逐步跌落，生银的来源渐少，铸料缺乏。民国九年乃由造币厂改铸金币二种，重库平二钱五分者，抵银币十元；重库平一钱二分五厘者，抵银币五元；并添铸唐头半开银元一批，以资兑换。富行纸币的信用，直至民国十一年春间，仍照旧维持。但，是年夏季，唐继尧由粤二次回滇主政，扩充军队，增发纸币，自是银币逐渐流入边区，纸币充斥于市面，而富行兑现，亦有限制，遂使纸币价格，逐步低落。继而唐继尧死后，历次政变，军阀内讧，纸币价格，狂跌不已。至民国十七年，市面黑市，以纸币兑换银币，须三元换一元，即所谓三抵一也。在此期间，本省造币厂，虽曾大批鼓铸一角及五分的两种镍币流行于市面，但对纸币价值的提高，仍无若何影响。至民国十八年，市面上须以纸币五元方能掉换银币一元，即所谓五抵一也。自民国十二年后，因纸币价格，不断低落，遂使物价不断上涨，一般人民的生活，亦随之而感受困难。民国十七年后，虽有整理金融委员会设置，并焚毁破烂纸币数批，终不能换回纸币的信用。民国二十年，财厅令富行办理结束，同时筹设富滇新银行，于二十一年秋间，正式成立，发行新滇币，收回旧纸币。规定以旧票五元，掉换新票一元，并须用新票，才能向富滇新银行兑取现金。因此，存款于旧银行者，损失本金五分之四，而能收回者，仅五分之一。一般人民，对本省纸币的信用，更为降低。同时各商家竞相存货，遂造成物价节节上涨的趋势。迨至民国二十六年秋间，抗日战争爆发，中央银行于是年十二月间在昆明成立分行，发行国币，由财政部规定以新滇币二元折合国币一元，国币遂与新滇币并行流通于全省。民国二十七年间，中国银行、交通银行、农民银行等，均先后在滇成立分行，并各

自发行纸币，与国币新滇币共同流通。市面上的纸币更加充斥，银币更为缺乏。而是年春间以后，各省的商业银行先后来滇设立分行或办事处者，有聚兴诚银行、上海商业储蓄银行等二十二家之多，市场金融状况，更形复杂。民国三十年后，外币日涨，国币价格，节节低落，市场内的金价、纱价、布匹价等，一日数变，更是直接或间接造成工农群众生活上的困苦。至中中交农四行，发行百元大票时，国币价格，更是一落千丈。在此期间，财政部又发行了关金券，规定国币二十元抵关金一元，并令中央银行照牌价抛售黄金数次，但对国币价格的提高仍无效果。民国三十四年秋间抗战胜利，物价虽曾一度回落，而国币价格的降低，仍是有增无已。至民国三十七年财政部又发行金元券，规定国币三百万元抵金元一元，欲以金元券收回国币，但金元的重量及式样仅报端公布，迄未实行鼓铸，其信用无形扫地。滇省金融的混乱，至此达于极点。人民群众手中的纸币，化为乌有，损失之巨，难以数计。最后本省政府为了维持市面，乃令富滇新行将仓库内的现钱，提出一部份，流行于市面。并饬各征收机构，改征半开现金，金融情况始稍稍稳定。当时流通的银币，有袁头、孙头、湖北、四川、法国搬桩，英国飞鹰及墨西哥各种大板。半开银币，则概系本省造币厂所铸，因成色低，规定以半开二元二角五分抵大板一元。行之年余，本省即宣告和平解放。综计自辛亥革命至解放为止，滇省金融所以演成如此剧变者，其原因有三：（一）受连年用兵及历次军阀内讧的影响，富行纸币的发行额逐年扩大，有增无减；（二）对外贸易，自民国七年后，入超每年均在一千万元以上，漏卮无法抵补，遂致影响纸币的逐年低落。（三）受法国经济侵略的影响，每年由滇越铁路运走的硬币为数甚巨。

在滇境内的铁路，逐年所收的客货运费复由法国东方汇理银行蒙自分行向富行兑取现金，运往越南。有此数因，遂造成滇省金融的恶劣演变，使广大人民，受害无穷。追原祸始，唐、龙二氏，实难辞其咎也。

云南解放前的驿传和交通

陈松年

前 言

云南是个多山的省份，交通梗阻，从国内言，素有“万里云南”之称。其实，在驿传时期，从北京皇华驿起，到云南省城，只五千九百一十里。可是驿程长短不一，有的站到百里，有的仅四五十里，我们丢开从北京到贵州、贵筑的四千七百五十五里不说，由贵筑到昆明滇阳驿的一千一百五十五里，就有二十个驿程。以此计算，从北京到云南，已超出百个驿程以上，可能就是“万里云南”的由来。那个时候，从云南上北京，不论由滇、川经襄樊也好，滇、黔、两湖经河南也好，行程都相当艰苦。古诗有“蜀道之难难于上青天。”实则云贵高原的遍地险山陡岭，更甚于蜀道之难。可是驿传时代，在这样险恶的路途上，为人们用双肩两腿终年辛劳，付出血汗，直接服务的劳动人民，被视为贱民。所操行业，被视为贱业。不惟号称文人学者的笔下从不提及，就是写方志的大人先生们，在什么《交通考》之类的文献中，也只载点因革损益的规章法令，这是极不公平的。我写近百年云南的驿传和交通，（即咸同兵事结束的一八六一年至解放前的一九四九年）打破惯例，将对交

通有贡献的人写下来，我所写的，只凭我的耳闻目见，如实写出。

驿 传 机 构

甲 行政系统及各级官署

管理驿传行政，中央一级，属兵部车驾司主管。交通繁盛的省区，设有专管驿传的驿传道。负责督察水陆运输事业。云南居万山中，交通不甚发达，因而没有专设员缺，驿传事务，由臬台兼理。他的官衔是云南按察使司兼管全省驿传事务。云南无迤北道，云武十一属归粮道分巡，自然这几属的驿传，就由粮储道兼管。道以下的一级为州县。其实州县官徒负其名，大都由书吏及乡约、保正之类的人，直接管辖。它的行政，首要传递公文，次为官员接送，两者又分为常差与大差，常差即传递平常文书和一般官吏往来。大差如紧急公文和迎送钦差、总督、主考之类。本来不论常差、大差，照部例，是有一定的规章。同样，户部则例，也规定视差之大小，发给一点微薄的劳务报酬的，可是那个时候的条例，大多徒具形式，中央到省、省到县、县到乡层层舞弊、层层剥削。如运送官物，百人或百马就够的，层层浮报，层层克扣，人口稀少的地方，出不够人，就得摊派银物充数，甚者人银兼派。本来为民而设的交通，竟变为害民的渊藪。不少地方，老百姓甚而将已有的道路挖掉以泄愤。

乙 驿 站

春秋战国时代的邮亭，即后世驿站的权舆。孔子说“速于

置邮而传命”，指的就是这种机构，那时归亭长、督邮之类的乡官管理。历代虽有改进，但成为驿站这一比较完整的制度，实自元朝始。蒙古为产马区，蒙人又善骑射，不惟入侵中原，由东向西，征服了不少亚欧国家。军事重传达，一切军令调动，都需要迅速。军事发展过速，交通机构就不得不改弦更张。蒙古人虽善骑，但广漠无垠的原野，水草不足。而且人和马都有一定的生理限制，人、马到了疲乏是无能为力的。蒙古人为了适应这种情况，而创行了驿站制度。蒙语叫做“站赤”。站赤的最大改革，就是设立固定的站赤，喂养一定的马匹，作短途的转送。这种制度，元史虽提及，但语焉不详。清末在流散的永乐大典赤字韵，发现站赤一书。日本学者凭以撰著元代站赤考，原始驿站制度，乃获详明的认识。明清两代的驿站，都源于元人。不过计站名称，各地不同，有些地方五里称亭，十里称塘，明代的军报称“塘报”即由此。云南多称铺。有厢铺、乡铺之分，附郭为厢铺，郊外为乡铺。如西路的黑林铺，东路的金马铺、东南路的十里铺之类。驿站的长短不等，有的到百里，有的只四五十里。若干小站为一大站，大站小站备马若干，人几名，视交通的繁简而定。其马在定额内分站马、枋马、备马。站马带好鞍辔等待使用；枋马是在槽的马；备马是作为预备的马。每发送文书，由县前铺（那时，昆明县衙门在小东门，那一带属县前铺）起，县兵房批几站递，那就到了递站再换，接着把发入的文书捎回，此指常态时的一般公文而言。此外总督（当时地方的最高统治者）对中央的报告和请示——奏折。以及中央下达的命令和指示——上谕，是由总督衙门直接办理的。总督衙门办理这一专管业务的机关叫做奏奏厅，设置在督轅的对面（今云瑞小公园的西南角）。遇有奏折拜发，

由承差一人，站立辕门，高呼奏二字，奏奏厅承差官吏，即入衙领命，奏折备就照例用黄绸包袱包札，其责归笔帖式绾结（笔帖式是满汉文的翻译官，照例由满族人员专任。衙门即在今之甘公祠街）。据说绾结有一定方式，非满族人不知。绾结后再由笔帖式签印，到京后再由通政司的笔帖式开拆，这也是一种异族监督的方式。这种奏摺，并不直交驿站，系由总督衙门常设的巡捕（一种副武官）承担。其到达日程，视奏折的内容而定。自常差的二百里起、递增至紧急奏报的八百里止。所谓二百或八百，是指一日的行程而言。大约马行二百里的，尚有少量时间在驿站休息，超过二百以上，就只有经常坐在马上了。原因是驿站制度，换马而不换人。五百里左右的公文，自发站日起，即用帛将人缚住、作活扣缠于马上，日夜不停的奔跑，到京总在二十日左右。为了防止奏折人的疲乏不支，故尔如是办理。奏折者背负奏折，手持堂锣一面，不时敲击。站中闻声，即将站马备好，茶饭端出，紧急特差，即以鸡子、饼饵为代，这叫做跑摺差。笔者幼年听父执辈讲他们庚子年八国联军占领北京时，千辛万苦，跑到芦沟桥，两宫西狩，又跑陕西，到达时，人已僵直，失却了知觉。这类摺差，跑的人叫做苦差事，因为时限的关系，不能带其他的东西，自然也就无须向驿站多索马匹，回程又往往是领回上谕或钉封（刑部处决罪犯的一种公文书，以纸钉代封，故名钉封）这样的苦差，如果完成得好，没有贻误限期的话，下次就有获得常差的奖励。所谓常差，就是时间不紧的差事。院上（总督衙门的简称）多批给几匹马，就可以明目张胆地带些土产，回头又捎来一些京货，沿途关卡，自然谁也不敢过问。摺差如是，县批发的境内驿递，也大体相同。境内文书，也分常紧，紧急

公文。照样批几日到达，更急者，公文外贴一鸡毛以为识，俗话说的鸡毛火炭，就由此起。此外云南尚有一特殊情况，为他省驿站所无。封建时期的考试制度，叫做科举。每三年闾省举行的叫乡试，因为在秋天，也叫秋试或秋闈，考取的叫举人。例须接着到北京再试，叫礼部试，也叫春官试。因为在春天举行又叫春闈。上京的人，不只本届中式举人，即前此春闈落第的，也可参加。云南隔京师远，中央为照顾本省举子，特准使用驿站马匹。由学台将名额报请总督，颁发一种凭证，叫做火牌。可是大新爷们（那时民间对举人的俗称）究竟是读书人，不惯乘骑，大都坐轿。用火牌牵来的马匹，就亲友送的程仪，买上些土产，也如跑摺差的人一样，高中了就不说，不得意的话，回头又捎些京货回来。火牌之不同于摺差，可以使贫寒的读书人，多少得到一点好处，摺差不按劳酬薪，就有如同舞弊了。

官 道

吾国路政、发源甚早，周官一书，已详言之。所谓“周道如砥，其直如矢。”即述说周代路政的发达。后世虽累有兴修，一遇战乱，即遭破坏。秦汉时于秦岭山脉，架设栈道及隋代打通南北运河，均为吾国交通史上的伟迹。至于国道、省道，后世虽有岁修规定，然大都虚应故事，具文而已。只有遇皇帝巡狩，谒陵、或赴热河避暑，沿途经过地方，乃动员民夫，加以整理。外省或遇钦差莅临，或总督到任，地方官乃于经过地方，补苴罅漏。他们的修路，仍然叫做办大差或办差，毫无便利人民之意存乎其间，因此之故，人民中有资力者，往往倡议兴修本籍道路。那个时候的人，认为修桥补路，是一种

善举。有些人更说是阴鹭，将来儿孙是会获报的，这自然是迷信的说法。可是这一鼓动力倒不小，省内省外不少的大道和桥梁，就是这样修造起来的。据说省城至大板桥的石路，就是同治光绪年间由富绅高松等出资修筑的。驰名国内外的福建晋江几十孔的洛阳桥，更是一个方外和尚兴建的。云南道路，大体上仍以三道区分，由省取道呈贡、晋宁、昆阳、玉溪、通海、蒙自，到红河蛮耗出省，是为南路。由省取道大板桥，杨林，易隆，马龙，沾益、平彝出省，是为东路。由嵩明、寻甸、东川、昭通、老鸦滩出省，是为东北路。由省取道安宁、禄丰、楚雄、云县、大理、保山出省，是为西路。此外由大理、丽江、中甸、维西、阿墩子出省，是为西北路。由省经富民、武定、元谋渡金沙江出省，是为北路。南路由省至蛮耗九日，蛮耗至河口水程二百里，顺流至海防约七八日程，是云南出海要道。东路至贵阳约二十日程。东北路至四川宜宾，计二十四日程。西路至八莫二十三日程。北路至四川西昌，计十八日程。西北至四川西康巴安，计四十二日程。所谓官道，并不是有计划修整的道路，而是人类自古踩出的天然道路。顶多不过在附郭的很短的一段铺上一点条石、板石而已。以上说的是郊道。至于城市街道，当然也算官道之一，不过那时的街道，以全省号称首善之区的昆明以及昆明号称繁盛街道的三四牌坊来说，街面不过丈把宽。下水道不是没有，而是逐渐地为民房侵占。在市政府拓展街道的时候，发现古老的下水道，是在牌坊的两侧之外，就事理说，当建坊的时候，断不会将坊的两孔建在民房之内的。可是到了后来，仅剩一孔了。街旁铺房，每家都于檐口置有活动木板，据说撑起来晴天避阳光，阴天遮雨，叫做雨搭。其实是一种占街的手段。街本来就够窄的了，

再加两边的雨搭，人行街中，真成了摩肩接踵。路面虽用条石铺砌，然年久失修，破烂不堪，街头游犬，遗矢满地。所谓繁盛大街，比诸现在的巷道还不如。而且栅子林立，所谓栅子，据说是防盗用的。又有堆子，堆子有老军一人，多设置在街头。此外有些巷口和街口以及有井处，还有土地龙王小庙，这些都是妨碍交通的。繁盛大街如此，不繁盛街道可知。省会如此，外县可知。这就是驿传时期的官道情形了。

水道、渡船、溜索

云南多山，水运并不发达，但内陆湖泊不少，如昆明的滇池、澄江抚仙湖、江川的星云湖、石屏的异龙湖、大理的洱海，其他如宜良的阳宗海，以及嵩明、河西、通海等县都有。大者毗连四五县，小的一两县不等。航行船只，在其他省区有官船民船之分。滇无官船。船分为数种：

- 1、大船，为载运客货两用，船身较大。
- 2、渔船，船身大小不等，视作业为断，大抵沿湖捕捞者小，湖心捕捞者大，昆湖最大的一种叫虾船，船长二十余公尺，载重可至三万斤。
- 3、农船，俗名庄家船，船身较小，大都为农田作业之用，如载运肥料，打捞海草、海泥，俗称酢粪，兼亦作放鸭及运粮入城。
- 4、商船，船身较大船头为小，专门在湖沿作短途运送客货之用。
- 5、游船，小者称梭飘船，大的叫学浆彩船，双浆彩船，专供人们游览西山，草海之用。上面说的，是以它的作业来分的。此外又以利用风力来分的，如大蓬船、中蓬船，小蓬

船。船户大都是以船为家的水居人，水陆两栖的也有。就那时的木船造价看，大蓬船需三千元，中蓬船二千元，小蓬船约一千五百元，双彩船三千五百元，单彩船一千五百元，就是梭飘船也在七八百元之间。除了以船为家的渔农户外，其他大中蓬及稍大的农船，多数掌握在地主富农手里，有的直接委人经营。船老大及篙工乃雇佣劳动。除供吃外，给与微薄工资。有的采出租办法，年纳米谷，也同田租一样。更甚的，既纳年租，又要年终结算，赢利分成。沿湖陆居贫农，若需用酢粪而又无船只的，就向地主富农租用。滇池号称五百里。环湖五县之昆明、呈贡，晋宁、昆阳、安宁均能交通。洱海环海为大理、邓川、洱源、宾川、凤仪，而以大理、邓川之间为最便。抚仙、星云两湖环湖为澄江、华宁、江川，而以海门桥为枢纽。异龙湖周百二十里，为石屏至建水的航道。其他湖泊、面积较小，其行船亦大同小异，就不再细述了。

云南河川甚多，举其著者，北有金沙江，东有八大河，西南有红河，西有澜沧江，怒江。各江流经本省，都在上游，岸高峡深，滩多水急，加以淤流浅，难于行船。河川流经里程，不会少于他省。但航行利用，则微乎其微。多数河川流经各县，不能藉助舟楫，除少数石桥外，多以船作渡河之用。水急不能使渡船则用筏。筏分木筏、竹筏两种。悬崖陡壁，以索排列挂两间者曰索桥。索分竹、铁两种，另一种单索的叫溜索。置一藤兜，以绳系于索上而溜渡，不习惯的人，视为畏途。上述诸河川，遇有流径平直，间有以船作短途运输者，如盘龙江水涨时可通中小蓬船，安宁螳螂川由昆明黄埔村起八十余里，民间以高头小船行驶其间。会泽牛栏江有约三百里能行

船，较大的船，每只载重二千斤的都可行驶。盛时此等大船有一二百只以上，此不过略举其显著者，此外流放木材，则各河均有之。

征夫和封马

在封建时代，一切交通机构和设施，都是为了维护封建主的政权而设的，它根本不考虑人民的需要和便利，相反，它对人民自己的服务机构和交通工具以及动力的各种牲畜和人力，具有微薄有偿和无偿征用的特权。在平时运输，一旦发生超于官府负荷时，他们随时可以行使这一特权。若果发生军事或其他紧急事件，就更变本加厉，为所欲为了。行使这项特权的机构，平时大都是县衙。其实，县官还是交给差役执行。这样一来，差役们就有机可乘了，或在额征外加大数目，有力的人，行贿卖放，无力的含冤负屈。结果，实际征集到的，反而是羸弱的人畜，或破烂的工具，县为完成任务，又复下令补征，为差役制造更多的勒索机会。军事虽由军务机关办理，然执行的仍不外军人。而军事的征调，因为题目大，稍不称意，即可以贻误戎机的罪名加入，不惟老百姓受害，就是那时的县太爷，也只有以钱孝敬。这一苛政，一直延续到辛亥革命以后。军政府建立之初，即遇援黔军务。军都督蔡松坡，鉴于以往征夫、封马的弊病，以省城言，征封到来的人畜，数量一多，无处安置，饥疲流离，惨不堪言，乃于桂林桥马店集中之地设立军马所。由军需局监督管理，统一分配，情况较前稍好。援川结束，此所撤销。民国七、八年间，唐继尧二次秉政，各县民不聊生，土匪蜂起。唐氏倡剿抚兼施，一遇剿匪派兵，人民又遭第二次洗劫，捆人勒索，无所不用其极，甚者倾

家荡产。笔者于民初随军至毕节，沿途目睹抓夫拉兵，去的是援军，来的是伤兵，伤兵要人抬，军队要人送，每一村落，不只十室九空，即县太爷派了无着，也遭到老总们的追逼，甚至遭到鞭笞，人民畏之如虎。时沾益县令张某，传系前清进士，也上了年纪，亦遭毒打。八十开外的老母，出面劝阻，也被推倒。如此惨状，历历在目，这样的血泪史，写一专书而有余，兹之所述，不过概略而已。有识之士和当时的老年绅耆，虽多方呼吁，遇到比较开明的执政，顶多不过放宽一点尺度，缓和一下民愤而已。

民 间

夫 行 和 轿 铺

封建时代的官府设施，人民既然不能利用，而交通究为人类所需要，也必然会有一种相适应的行业出现。外省办理这类事务的民间机构，叫做民信局。云南在光绪初年，军务刚结束不久，市面也不大繁荣，因之没有民信局的专设机构。这一业务，就由夫行来兼办。夫行是承揽运送人客为业的。它的组织严密，设有分支联络机关，一般商务家信，那就由其常班携带，视途程的远近和分量的轻重以为断。一般的大约每封一二百文。若紧急家书或商务的重要商情，那就要看事说话了，譬如昆明到贵阳约一千二百里，照驿程是二十天。昆明至叙府一千六百里，驿程是二十五天。二十天的驿程，你需要在十天内到达，自然是另一价格。你如果要缩短到七天，当然又另是一种价格。此外还需要看夫行的人力，或业务的紧困以及气候如

雨季寒季之类，总而言之，没有一定的价格。因时因事而不同，大别言之，家书总比商务稍廉。我家先辈经商，在常德及梧州有分号。老辈说：有一次有紧急商情需要传递常德，到达期要求越速越好。乃交麻乡约承递，约定一个基日和脚力的基数，如果超于基日，则凭掣回收据上所批的递到日期，每提前一天，由发信人加算若干，结果这一商报共花了二十五两纹银之多。另一种仅约定一个基日，佚行仅负不超于此基日的义务，但遇到少于此基日的时候，还是要向发书人需索酒资。自然受信人他们也不会放过的。办法是双方约定后，先将力资的大半数付给佚行，由佚行给一便条，写明地点及定交日期，回条到后补算。佚行承揽信件，只是在常态下负责，至于天灾死亡——指力佚的突然死亡——它就不负责了。它的办法，除常班外急递也仿效官府的驿站办法。不过驿站用马力，它是用足力。驿站每站都是常设，它是并几个驿站，也就是说在每个县城里交换着循环作业，并且是昼夜不停的。儿时曾见这种长途信差，身着油衣，带一灯笼标明某某佚行，如麻乡约之类，左手持一堂锣，边走边敲，据说夜间击锣，可以惊散野兽。一方面使应当接递的前站，有一个准备的时刻。灯笼上标明行名，意味着它的联络关系。上面提到它是不负天灾死亡责任的，那时兵匪随时随地都有，何以反而不提呢？关于兵匪，在北方是所谓镖局来负这种保险责任的，云南既无所谓响马，当然也就没有镖局。那么佚行又凭藉什么方能畅行无阻呢？官府既不管这一套，那么它就不得不靠另一种路线，那就是透过当时的秘密社会组织——帮会（叫哥老会，成员叫袍哥的这一组织）。通过这一组织，它就是穿过有兵匪盘踞的地方也是安全的。它与帮会的关系，笔者将于下节，再为较详的述说。以上

谈的伙行承揽递信，不过是其一种兼管的副业。它的主业，仍然是承揽客货。

以往的水陆交通，不外车船和轿马。我国疆员广大，南北地形不同，因而交通工具和动力也随之而不同，北方平原多，以车为主。虽也有轿，但仍用畜力为多，所谓骡轿驼轿，南方就不多见，它的机构，自然就以车行为主。江浙水网地区，多用船只载运，它的机构，就以船局为主。虽有车辆，如独轮鸡公车之类，也是用人力来推挽。云南为山岳地带，运送人客不外轿、滑杆两种。运物的叫杆担，不过是滑杆的变形，三种都是用人来抬的。主要机构，自然以伙行为主。此外运送货物，虽然也有人挑，不在伙行主要营业范围内，只是在运送途中，发生缺人或病号，才临时作短途的转雇的。此种经营交通事业的伙行，在那个时代，以省城昆明来说，绝大多数是川籍人办的，尤其是川东、川南人，不惟老板是川籍，伙子也是川籍的为多，间有一二家湘籍的。那是因为以前通京大道正东一路，出镇远后即入湘境。川籍人的联络，它的范围，仅及川、滇、黔三省，过此必须和别的帮交手，方能通行无阻。川籍伙行中，以总机构设在重庆的麻乡约为最著，其他不过是二三流的，如张鸿发、王鸿顺之类。其组织和办法，大同小异，比诸麻乡约具体而微罢了。因之笔者仅提出麻乡约一家来谈，也就可以概及其他中小的伙行，以免辞费。提到它的行主，姓什么？创始于那个时候？一则文献无征，再则社会上虽有不少老年人，但他们大半是不屑过问这些事儿的。因此笔者也不打算对此作学究式的考证。至于它来滇设店，最早不会早于光绪之年。其店设在粮道街，即今之景星街。其组织有一个管事及跑街账房之类办理营业的人员。至于经常上路的管理人员，也