

# 那些消失的兰州老行当



开门七件事、三百六十行……百姓衣食住行离不开工商各行各业。就兰州而言，很多传统行当虽然换了名称，至今仍以不同形式存活于我们身边；也有些独具特色的传统行当尽管已经消失在历史长河里，但故事还在金城流传。

## 1

民以食为天。今天兰州人说起蓬灰，估计首先会想到它是地道牛肉面的灵魂。其实在百八十年之前，除了牛大，兰州人做面食也都离不开蓬灰。史料有载：“蓬灰者即蓬草之灰也，蓬草状如青蒿，秋季农民刈稷该草，堆置晒干，掘坑焚烧，其灰即凝结成块，含碱质最多。兰州乏碱，即用蓬灰为碱之代替品，凡面食之发酵，以及其他用碱之处，均须使用蓬灰，故蓬灰遂为兰州独立一行，蓬灰行为兰州所特有，他省无之。”据潘益民编著之《兰州之工商业与金融》一书调查资料，1935年时，兰州全城共有蓬灰行18家，字号和地址分别为：义信

永、文义成（均在桥门），文义店、福盛店、连义店、盛成店、全信店、合兴店（均在河北），协成店、义顺店、同泰店、广聚店（均在庙滩子），永兴店、唐家店、天生厚、聚顺店、裕元店、长盛店（均在西关）。遥想当年，无论牛肉面铺子和面还是寻常人家发面蒸馍，都离不开这些蓬灰行；虽然当年市面上已经有少量工业化生产的食用纯碱，但考虑到价格、饮食习惯等因素，金城坊间还是比较认同蓬灰这种纯天然绿色添加剂，对于“科技+狠活”则敬而远之。

全面抗战爆发前，兰州本地尚无机器面粉，所有面粉均使用旧法磨制，

磨面行应运而生。磨分为大小两种，小磨用骡马牵引，大磨用水力冲动。小磨甚少，大多设城内；大磨又名水磨，数量较多。有设于东路桑园子一带者，距城三四十里；有设于南路五泉山前后等处者，后五泉迤西一带尤多，有一百余座，故得名“水磨沟”。水磨制得之面粉品质较小磨面粉稍佳，每百斤售价七元左右。据1935年统计数据，兰州城内以小磨为主的面粉行主要有致和庆、明生发、长发祥、元兴昌、福顺成、天锡福、忠和昶、鸿泰昌、明兴昌、鸿发昌、元亨昌、爱成德、孔和昌、明德成、周义庆等15家，店址多在东关、南关、炭市街、桥门一带。



兰州水磨沟旧影。

## 2

羊皮筏子是今日黄河兰州段旅游业的明星。而在旧时，兰州筏子行无疑是支撑黄河中上游水运的“骨干企业”。当年兰州筏子种类分为羊皮筏、牛皮筏和木筏，羊皮筏子仅用于短距离运输，客货均不能过多，每只载重八百余斤；牛皮筏则装载客货极多，大者载重三万至五万斤，两只最大者连缀可载重十多万斤左右；木筏载重万余斤。大型筏子远途承运羊毛、粮食，多由西宁启运，经湟水入黄河至兰州中转；由兰州始发之货物主要为水烟，经宁夏、五原至包头。筏子行运费标准

分客货两类，货物按担计算，每担重二百四十斤，自兰州运至包头，十八至二十元之间；客运按人计算，兰州至包头区间每人十五至二十元。黄河筏运亦有档期，每年分春水和秋水两季，春水运输季为每年农历二至四月，秋水运输季为每年农历七至九月。冬季黄河结冰，筏运停止。

据1935年统计数据，当年兰州共有10家筏子行，字号为：林盛店、全盛店、永盛店、庆盛店、齐升店、长生店、玉生店、隆裕店、林盛昶、聚义店，除林盛店地址在桥门外，其余店址均在

西关。注册资本除林盛店为五万元外，其余均为一万元。用现在的话说，小筏子算是轿车或皮卡，大筏子则可称重卡，满载客货顺流而下，蔚为壮观，亦为金城一景。值得注意的是，调查资料显示的兰州各筏子行经理人年龄（1935年时），最年轻者27岁，最年长者65岁，绝大多数为四五十岁的中年汉子；由此可见，在黄河上直面风浪的“筏子客”不仅是门技术活，也是勇敢者的游戏，兰州各筏子行的“带头大哥”正值盛年，“经验值”和“战斗力”爆表。



兰州骆驼行的驼队。

## 3

骆驼号称“沙漠之舟”，能负重而致远。史料记载，每只骆驼可驮货三百余斤，每日下午出发，至夜间十时止，可行五六十里。“由兰州西赴青海新疆，北赴宁夏绥远等处，其往货物多赖驼运。盖路经沙漠或山径崎岖，除用骆驼运货外，别无利器也。”“骆驼甚能耐饥，一次饱食足饮之后，恒可支持数日，故行沙漠中甚宜。”正因为驼运具有这样的特点和优点，20世纪30年代的兰州得益于连系西北诸省的区位优势，驼运业比较兴盛。据1935年统计数据，当时兰州骆驼行共14家，字号

和地址分别为：天成店、合盛店、周泰店、义顺店、三和店、协成店、荣盛店、荣生店、万盛店、福成店（均在河北），泰来店、林盛店、祥泰店、吉顺店（均在畅家巷）。每头骆驼值一百元左右，绝大多数兰州骆驼行注册资本为五百至一千元，也就是拥有五至十头骆驼；林盛店注册资本高达一万元，祥泰店、吉顺店注册资本均为五千元，这些拥有五十至上百头骆驼的大店，堪称当年兰州驼运业的“头部企业”。

考之史料，兰州驼运业有如下几个特点：一是骆驼行从业者，大多选择

城外辽阔近水处，设厂蓄驼，筑屋存货。类似于今日各大快递企业在兰州近郊设立物流园区，节省成本的同时亦便于骆驼饲养管理。二是骆驼行采取“轮作制”，亦间接影响了兰州城内商号的采购与发货时段。因骆驼畏热，故每年四月春暖以后，即入厂休息；直至秋季八月以后，始出厂工作。因此兰州各商号办货，恒分春秋两季，“盖视骆驼之出厂入厂为转移也”。三是当年骆驼行还具有中介职能，“凡驼主运来之货，卸存厂中，由厂主代为兜售。售出后收取佣金百分之一。”



正在过桥的“架窝子”。

## 5

近代西北游记中多有“架窝子”之记载。在西兰公路、兰新公路及欧亚航空航线开通之前，“架窝子”被誉为“驴友”长途旅行的福音。1934年3月至1935年5月，上海《申报》特派记者陈赓雅赴西北各省考察采访，其在《西北视察记》一书中写道：“（1934年）五月二十一日晨发兰州，雇天成店架窝子，架窝子一名杉子，乃以二骡先后驮行，背负双杆，中架轿窝，上为篷棚，下为绳兜，可铺箱物茵褥，人即坐卧其上。”教育家和边疆研究学者马鹤天于1934年9月12日自兰州启程赴西宁，因两地间尚未通车，“雇架窝一乘，骡两头，架窝者，系用两木杆，上搭窝棚，下结绳络，内装物件，再铺以褥被，可坐可卧，木杆两端，有横杆，两骡前后架之，为西北最舒适之行具。”

据1935年统计数据，兰州全城共

有经营架窝子的脚行11家，前文述及的天成店名列榜首，注册资本五千元；三益店、永兴店注册资本各一千元，裕亨店等其他8家注册资本均为五百元。店址集中于西关和南关一带。据史料记载，1937年7月时的兰州“架窝子”牌价，雇佣骡子每匹每天法币一元七角，如遇停工仍需付费每匹每天法币一元。此外还须缴纳各类过路过桥费，据陈赓雅回忆，他乘坐“架窝子”抵达今西固区达家川渡口过河，船资每人四十大铜元，骆驼和马每匹一千大铜元，驴每匹一百大铜元。马鹤天自青海返兰经过兰州黄河铁桥时，“架窝子”每乘缴纳过桥费大洋五角。

全面抗战爆发前，“架窝子”相对于汽车还是有一定性价比优势的。萧梅性著《兰州商业调查》一书记载，1934年时的兰州已有商营汽车领取营

业执照，但“收入俱不见佳”，原因有三：汽车常坏、开无定时、运费太贵。西兰公路开通运营后，虽然汽车运输客货所费时间相较传统骡马极大缩短，但就同等重量货物和人员运输成本而言，骡马和汽车相差近十倍。糟糕的路况也是对车况和驾驶员的严峻考验。美国地质学家马文·韦勒在《戈壁驼队》一书中对于抗战前夕兰州和西宁之间的所谓“汽车路”有着形象描述：“这条汽车路却没有桥，而且有很多地方被大水冲坏，再远就无法通行。汽车路上不时交错着灌溉用的沟渠，里面满是水或污泥，车马均无法通行。”甘青交界处“形成一连串危险的U形急转弯，在这样的公路上行驶，一定要最优秀的驾驶员，还要有最好的汽车，而且车子还要保养得处于最佳状态才行。”

全面抗战深刻改变了包括兰州在内的大后方经济社会面貌。筏运业和驼运业因其自身的特殊优势，在战时军民运输领域发挥了重要作用；抗战胜利后，兰州骆驼行规模基本与战前持平，筏子行规模相较于战前还略有扩大。得益于全面抗战时期西北公路基础设施的显著改善和军运业务的旺盛需求，汽车逐渐成为公路运输的主力；据当年的《和平日报》兰州社编印之《新兰州》一书记载，1947年时，兰州全市已有29家车行经营汽车运输业务。彼时食用纯碱和机器面粉亦逐渐普及。曾经在百姓生活和旅行途中不可或缺的“架窝子”与蓬灰行、磨面行在经济统计数据中已难觅踪影。新中国成立后，曾经辉煌一时的黄河筏运和西北驼运业在发挥完余热之后亦逐渐退出历史舞台。

斯业已逝，传说犹存。“骆驼客”“筏子客”现在大多转型为旅游从业者，烧制蓬灰、水磨面粉和“架窝子”亦算是非物质文化遗产。蓬灰行、磨面行、骆驼行、筏子行、“架窝子”行那些兰州的老行当虽然不在了，但却见证了时代变迁和技术进步，也鲜活生动地呈现了金城市井烟火的历史画卷。

撰文/史勇