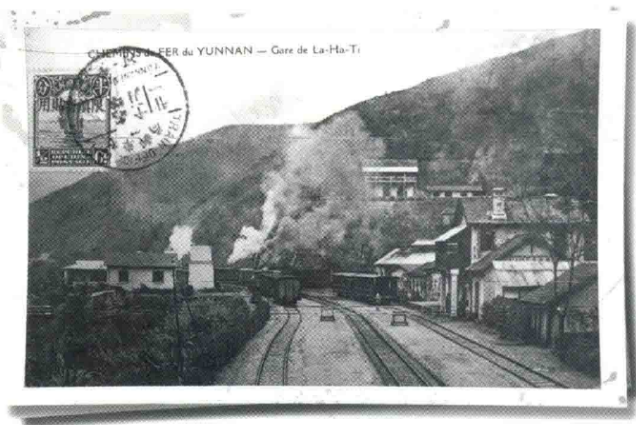


主 编
杨福泉

中国西南文化研究CHINA

SOUTH-WESTERN CULTURAL STUDIES

2011



云南省社会科学院历史研究所 编

云南出版集团公司
云南科技出版社



中国西南文化研究CHINA

SOUTH-WESTERN CULTURAL STUDIES

2011

主 编

杨福泉

副主编

杜 娟 李吉星

编 委

郭 净	刘景毛	木霁虹
秦树才	周智生	王东昕
段玉明	刘 弘	石朝江
邵志忠	张 文	

执行编辑

申 旭

云南出版集团公司
云南科技出版社

· 昆 明 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

中国西南文化研究. 下 / 杨福泉主编. - 昆明: 云南科技出版社, 2011. 3

ISBN 978 - 7 - 5416 - 4512 - 9

I. ①中… II. ①杨… III. ①文化史 - 研究 - 西南地区 IV. ①K297

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 041376 号

责任编辑: 赵 敏

唐坤红

封面设计: 葛伟征

责任校对: 叶水金

责任印制: 翟 苑

云南出版集团公司

云南科技出版社出版发行

(昆明市环城西路 609 号云南新闻出版大楼 邮政编码: 650034)

昆明天泰彩印包装有限公司印刷 全国新华书店经销

开本: 880mm × 1230mm 1/32 印张: 19.5 字数: 450 千字

2012 年 5 月第 1 版 2012 年 5 月第 1 次印刷

印数: 1 ~ 1000 册 定价: 60.00 元 (共 2 册)



序

杨福泉

由我院历史、文献所具体编辑，由西南数省历史文化学界同仁加盟和支持的《中国西南文化研究》，迄今已经出版了16期。正可谓涓涓细流，汇聚成河，小树生长，日久成林。这本论集，如今已经汇集了一批研究西南历史和文化的研究成果。这本论集最初聚焦西南历史文化，发表了很多有分量的基础研究之作；后来，论集也注重西南历史文化变迁的研究，从历史学、文献学、人类学、社会学等多学科的角度来凝视西南，研究西南，在原来的基础上拓展了研究领域和视野。

一个区域学术的发展和形成自己的优势和特色，要有长年累月的积累。对中国西南历史文化的研究，从方国瑜、江应樑等前辈学人，到童恩正、李绍明等新中国成长起来的一代学界才俊，筚路蓝缕，辛勤耕耘，做出了卓尔不凡的成就，献出了他们毕生的心力，他们的学术生命，如蜡炬之光，照亮了后学者之路。一代代学人的努力，使西南历史文化研究之路群贤毕集。他们淡泊明志，甘于寂寞，互相切磋砥砺，收获春华秋实。当代中青年学人弘扬前辈学人的治学精神，借鉴他们的研究方法，但又不忘独辟蹊径，补遗拾阙。已出版的这些论集中，不



乏珠玑之见，创新之论。

我一直认为，中国文化浩博宏富，洋洋大观，要建构中华之学的宏伟大厦，必须要从一砖一瓦开始，所以，各个区域之学，单一民族之学，是中华之学不可或缺的构成部分。治学自然要有高屋建瓴的宏观鸟瞰和研究，但宏观研究要建立在诸多深钻细研、发微阐幽的微观研究之上，只有把区域之学、微观之学做好了，才能有扎实牢固的基础来构建宏观之学，就如盖房子一样，基础要打好打牢，否则将会有空疏浮泛和头重脚轻根底浅之弊。我们这本论集，立足西南边疆，聚焦西南文化，就是以这样的学术理念来治西南之学，为中国的学术大厦增砖添瓦，为中华民族的文化园林培植花草。我相信，如此坚持不懈地努力下去，天长日久，必见正果。如果将中华文化的研究也比喻为一条大江，那这本论集能成为汇聚涓涓细流的一条小河，流入这条大江，那也就非常有意义了。

当今中国，正在发生社会文化的重大变迁，西南边疆，概莫能外。我们既要沉潜学海，钩沉考证，梳理国故，又应直面现实，深入草根，关注民生，有所心得，发而为文。为中华文化的繁荣发展，以学子拳拳之心，尽书生绵薄之力。这也是《中国西南文化研究》的主旨。是为序，与同仁共勉。



目 录

序	杨福泉
1/飘来的火车 水做的铁路 ——告诉您一个真实的滇越铁路	王福永
36/滇越铁路与近代云南交通运输格局的变迁	王文成 刘鸿燕
67/论滇越铁路与云南近代交通运输转型的关系	康春华
80/滇越铁路与云南城市近代化	顾胜华
102/滇越铁路西线易东线之历史存疑	曹定安
115/滇越铁路的管制及赎回问题细节	陈文英
118/关于滇越铁路的保护和再利用的几点看法和建议	杨福泉
133/滇越铁路回忆录	李兴昌
165/昔日在滇越铁路沿线的生活	范玉英 范宏贵
176/寻找沈昌踪迹	和中孚
192/滇越铁路承载的红色记忆 ——纪念滇越铁路建成 100 周年	赵晓澜 辛 锋
203/1923 年的列车时刻表	孙小涵
207/云南铁路博物馆馆藏的两款机车	李志明
213/滇越铁路上的机车	黄前文



- 228/京剧入滇一百年
——滇越铁路的贡献 乔嘉瑞
- 236/从滇越铁路老明信片看云南邮政与铁路的不解之缘 南山
- 241/百年滇越铁路的货币演绎 曹国勋
- 251/绝无仅有的币铭
——庚戌春季云南造宣统元宝 习文武
- 255/从特等火车站到乡土碧色寨
——碧色寨“核心文化”变迁的文化生态学分析 刘荻弋
- 280/滇越铁路研究书目索引 毕先弟 江燕 苏醒



飘来的火车 水做的铁路

——告诉您一个真实的滇越铁路

王福永

1910年3月31日，滇越铁路滇段（以下简称滇越铁路）全线通车，法国人在云南府站（今昆明铁路局机关所在地）为此举行了盛大的通车典礼。从此，云南乃至中国西部第一条铁路开始了其艰辛而又漫长的工业文明之旅。

滇越铁路上的火车，是从法国漂洋过海而来的。100多年来，滇越铁路与水结缘，从未断过与水的关系。无论是法国经营、国民政府管理还是中华人民共和国时期的运营，滇越铁路的韧性与水一般，100多年来承受着它能承受的和不能承受的一切。又恰恰是因为水，使它百病缠身，在雨季到来时，脆弱得不堪一击。

滇越铁路给了我们什么？滇越铁路留下了什么？滇越铁路还有多少价值？滇越铁路能否给泛亚铁路带来启发？

一、滇越铁路的出现

100年前，全长465千米的滇越铁路滇段，为什么会在偏



僻、闭塞的云南出现？这要从依靠坚船利炮和拥有蒸汽机的英国和法国说起。

英国、法国在云南的梦想

云南地处对外连接中南半岛诸国、对内连接中国内地多省的独特枢纽区域，不仅有着极为丰富的地下矿藏及多种自然资源，更有着重大的地缘战略价值。以其东南方向，可跨进太平洋；以其西南方向，可跨进印度洋，是中国与欧洲、中东和非洲交往距离最近的省份，具有建立最佳通道的区位优势。100多年前，分别占据中南半岛东部拥有北部湾之利的法国和占据中南半岛西部有着孟加拉湾之利的英国均对云南怀着无限的憧憬。

英国作为海洋的霸主，并以印巴次大陆作为其殖民拓展的大本营，视印度洋为“英国的内湖”，进而征服孟加拉湾东岸的缅甸。为此目的，英国人在1824~1885年发动了三次侵缅战争。曾于1831年参加第一次英缅战争的上尉斯普莱，在硝烟中看到了“通往云南的铁路”。1856年第二次英缅战争结束后，斯普莱写了一本小册子，提议修建一条铁路，由仰光到云南，再延长到广州，以缩短从英国到中国东海岸的路程。1858年，斯普莱再次建议勘测由仰光到税打，逆萨尔温江至大考渡口，再由此过景栋、景洪到思茅的铁路线。

35年后的1894~1900年期间，英国远东情报局长戴维斯多次进入云南活动。后来他写了一本在西方颇有影响的书《云南：联结印度与扬子江的链环》，书中戴维斯提出了修筑一条连接缅甸腊戍经滚弄进入云南的铁路。

英国的邻居法国不甘于落在后面，尽管法国人到中南半岛的时间比葡萄牙、西班牙、荷兰、英国要晚，但它对越南的渗透比其他国家更广。

19世纪60年代，法国开始占领越南南部并建立起统治政权。法国占领越南南部之后，一直未放弃“以越南为基地开辟



一条通向中国中部的通道”的梦想。

1865年，这个梦想开始付诸实施。法国派出由船长特拉格莱和海军军官安邺率领的11人的“调查团”，对湄公河进行探险考察。由于湄公河上游澜沧江河道险峻，不宜行船，只好弃舟登陆，到达西双版纳。在考察中他们意外地发现：红河也一样直通大海，并且它的航行条件要好得多。

探险队的这一发现，引起了法国商人堵布益的兴趣。1871年，堵布益在云南地方当局的支持下，从云南府到蛮耗，然后换舟顺流而下到海防，于是红河航线被法国人发现。一年后，堵布益借运送云南地方当局的军火之机，组成庞大的远征船队，浩浩荡荡地从东京湾沿红河北上云南，1873年4月顺红河返回。

这次航行标志着从越南海防到云南近代水路航运的开始。堵布益因此成为法国的传奇英雄。

滇越铁路最终出现在南溪河谷

1885年初，中法战争以法军在镇南关、谅山大败而告终。奇怪的是当年6月9日，李鸿章却代表清政府与法国驻华公使巴德诺签订了《中法和约》（又称《越南条约》）。其主要内容为：清政府承认越南的保护国是法国；法国退出中国台湾、澎湖；在中越边界指

定两处商埠，法国可以在此设立领事馆；以后中国在广西、云南修造铁路，应向法人商办。其招募人工，法国无不尽力襄助。唯彼此言明，不得视此条系为法



云南河口红河与南溪河汇流处

（摄于1989年，当时滇越铁路大桥尚处于中断状态）



国一国独受之利益。

这一条约，不仅为法国日后在云南修筑铁路埋下伏笔，而且还取得了“法律”上的先机。

1887年，巴黎部际委员会制定了东京（今河内）大型公共工程规划，“其中包括从越南海防经河内由红河山谷延伸到中国云南府（昆明）的铁路线”。1889年12月25日法国国会表决，批准了这项规划的法令，法国外交部和印度支那总督府随即紧锣密鼓地展开行动。

将近10年之后的1897年6月18日，多次催促的法国公使终于等来了清政府照会：“定允准自越南交界起，由百色河一带或红河上游一带，修造铁路，以达省城，应由中国渐次察勘办理。”至此，中国政府总算有了一个肯定的答复。

法国政府急不可耐，当年秋天，法属印度支那总督保罗·杜美就派出了一个名叫邦勒甘的专家学者，以考察云南地理为名，偷偷勘测红河河口至蒙自路线。稍后，法国外交部又派出吉勒莫多和勒克莱尔二人组成考察团赴云南勘测线路。

两次行动都是以红河为主要目标展开的。按照考察团绘制的滇越铁路线路图，法国人开始了和中国官员的交涉。

1898年3月13日，法国公使吕班向清廷递交照会，要求拥有建筑云南铁路特权。照会第三条称：“允许法国从越南修筑铁路至中国昆明”。软弱无能的清朝政府屈服于法国的压力，承认法国在云南的筑路权，又由法国草拟了《中法滇越铁路章程》34条。

1903年4月，保罗·杜美在法国驻云南领事馆宴请有关云南高官，酒酣饭饱之际，拿出早已准备好的“章程”，老眼昏花加之已经微醉的云贵总督松蕃在上面签了字。

这样，准备修筑在红河边上的滇越铁路，各项手续已基本完备。



滇越铁路大桥（摄于2011年1月）

早在保罗·杜美与云贵总督松蕃签字之前，“印度支那铁路建筑公司”在1902年9月以铁路建筑方的名义，对此前多次考察的铁路

线路，再次对线路走向作了考察，并对这一地区重新作了一项总体研究，认为此前都忽视了南溪山谷，其走向好象比新现河山谷更好。

在最初的线路探寻者的观念上，已经形成了选择“西线”即新现河山谷的看法并有所打算。因为，这条路线是从海防、河内、老街经红河、蛮耗到蒙自历史上习惯通行最近的一条路，但是，由蛮耗到蒙自的道路被称为“万级阶梯”，对于铁路建筑来说是一大难题，而且这条线路上的土质载力不好，严重缺乏施工用的石料。

经过认真、反复比较，建筑公司极力向印支总督提议：放弃西线，采用新的线路。反复比较后决定走东线：取道南溪河山谷，离开蒙自东面8千米，经过开远、南盘江山谷，由宜良至昆明。

1904年1月25日，印支总督正式批准采用新线（即东线）。阿迷州（今开远市）第一次出现在了滇越铁路的图纸上，建水、玉溪则与滇越铁路擦肩而过。许多人不知出于什么原因，至今仍然执著地相信，开远出现铁路是1903年4、5月间建水人周云



祥“阻洋修路”“起义”的结果。

二、修筑滇越铁路

分段承包：先进的建筑管理方式

就在周云祥“起义”被镇压后5个月，即1903年10月29日，中法两国政府正式签订《中法会订滇越铁路章程》。1904年1月25日，以印度支那总督批准采用新线（即东线）为标志，滇越铁路在中国正式动工兴建。

建筑公司驻云南的代表由驻蒙自工程指挥长兼任，所有服务单位和人员都在其领导下工作。工程指挥部确保方案的制订、筹备及其实现，与承包商、供货人或小包工头订立的必要合同须经董事会批准。此外，工程指挥部还采取一切必要的措施和做出适当的决议以促使承包工程按计划顺利进行。

整条线路的全部工程被分成两个工程区，第一工程区由0千米（从河口往昆明计程，下同）到202千米，驻地在蒙自。第二工程区由268.5千米至469千米，驻地在宜良。在阿迷州（今开远市）设置“独立工程段”，其管段为203.8千米至268.5千米。

为及时推进滇越铁路修筑，采用了当时世界上比较先进的管理方式：采用工程承包制和合同制进行项目管理，这也是中国最早出现的先进建筑管理方式。

建筑公司与其他承包商和包工头的运作方式按照法国铁路通用管理法中规定的特殊类型的承包合同来商定，一方面放手让承包商充分发挥主动性和创造性，另一方面允许建筑公司按自己的方法指导承包商施工，并在必要时向他们提供有效的帮助，甚至按正规程序消除他们的不足与缺陷。

由于受到此前义和团运动、红灯照起义和八国联军侵华等



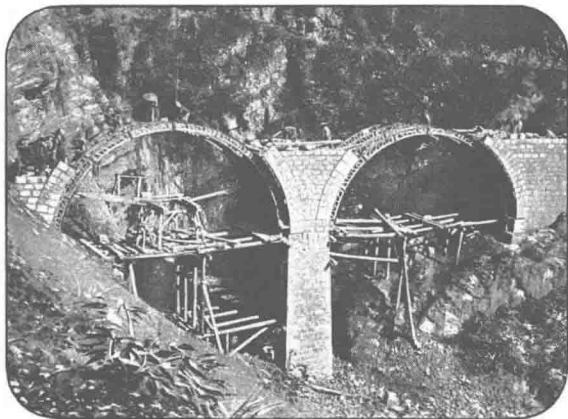
事件的影响，使得滇越铁路的招标陷于一种很冷清的状况，全线只能分给 12 个承包商。到了 1906 年就分为五个工程段 18 个分段，也就是说，要管理 18 个承包商及其所承包的路段，路段或长或短视情况而定，到了 1909 年全线承包商的数目增加到 54 个。

付出生命代价的中国劳工

招聘数量庞大的劳工大军是一项持续且繁杂的工程，也被建筑公司认为是整个铁路工程中最让人头疼的事。原计划招收欧洲籍的工程技术人员 929 名，但实际到位的人员最多只有 400 名。

刚开始时，云南人深知铁路工地所处的地方环境恶劣，又有心理抵触，害怕坏了风水，得罪了山神、土地爷，所以前去打工的并不是很多。尽管如此，建筑公司还是到广西、广东、天津、福建等地招来了许多中国劳工。至于招来了多少人，尤其是临时性的短工，确实没有准确的记载。

据 1910 年法文版《云南米轨铁路》记载为“60700 人，不含云南、四川”，“死亡 12000 人，单是南溪地段死亡的人数大约就有 10000 人”。清政府湖南候补道沈祖燕，1907 年坐着轿子在云南进行“实地调查”后称，筑路劳工“不下二三十万人”，“死亡不止六七万人”。



湾塘附近双孔 10 米石砌高架桥，用中国传统形式修建



这些不同的数字留给后人太多的想象。但不管怎样记载，说明这是一条艰险无比的铁路，是一条靠中国劳工的血肉之躯凝聚起来的钢铁大动脉。

滇越铁路实际上也成了中国铁路工程建设的一所公共工程的实践大学校。在滇越铁路的工地上出现了不少有组织能力、技术熟练并具有相当经验的中国包工头，这些包工头在最为复杂的施工环境中受到训练，具备与铁路建设有关的多种专业技能，以至于后来修筑个碧石铁路时，不少人还发挥了积极的作用。

滇越铁路处处闪耀着“中国智慧”

滇越铁路尽管是法国人勘测、设计和组织修建的，但无论是开始修筑还是后期的运营，中国工人不仅付出了艰辛、血汗，也付出了智慧。

用烧红土取代水泥。全线施工共耗用水泥 9000 吨，仅为工程所需量的 13%，其余全部用自制的“烧红土”（fauleau）代替水泥。在腊哈地至河口的 70 余千米地段内，隧道、挡土墙、涵渠等工程都使用了越南海防制造的水泥。由腊哈地至昆明的地段，隧道和挡土墙的砌筑局部使用了水泥，其余全部使用“烧红土”。“烧红土”是用当地的黏土（argile）经过焙烧，达到 600~700℃，经研细、筛选、制成粉末，再与石灰、砂按 1:2:3 及 1:1:1 或“烧红土”与石灰 2:1 的配合比（体积比）合成灰浆，用于砌筑桥、隧道和护坡、挡墙。其耐压强度经试验平均每平方厘米为 5 千克。石灰的制作是由公司组织专业技术队伍寻找合适的石灰石，经分析合格后在工地附近用木柴或煤炭烧制。其他建路所需要的材料，如石料、木料、砂等均取自当地。这些建材，在沿线几乎均可以不费多少力气就能采到，不仅大幅减少了建材的运输成本、时间，也缩短了工期。更让法国人佩服的是，中国劳工按照设计，堆砌出的桥既像中国石拱桥，



又像法国塞纳河上的石桥。现在许多人都在迷惑：到底是谁抄袭了谁？

代办运输食品。便道修通之前，水泥、炸药、机具、生活物资等，由遥远的法国运至越南海防，再经红河水道运至云南蛮耗码头，又改用骡马沿着便道运往各工程点。更让法国人头痛的是每天数以万计人员的食物，比运送工具还可怕。这种长途跋涉、劳民伤财的办法逐步被云南人所打破。蒙自商人在收到法国人付给的津贴后，代办运输食品，极大地促进了当地食品业的发展。看到有利可图后，许多商人竞相争取这种差事，不久，就由当地商人在沿线毫不费力地直接出售这些食品给筑路大军了。

马帮驮出来的铁路。在整个滇越铁路修筑期间，马帮的踪迹随处可见。在1906~1907年和1908年的高峰期间，仅在南溪山谷里每天所使用的牲畜总数达8000匹，再加上其他地段使用的4000匹驮马，整个铁路工地上就有多达12000匹驮马。首尾



马 帮

相接的马帮队伍川流不息地在便道上来回奔忙着，浩浩荡荡，尘土飞扬。一到夜晚，露宿的马帮营地燃起团团篝火，火光连接，南北不见尽头，映红了南溪河水的波光。各种不同腔调的山歌、赶马调此起彼



彼伏，回荡在夜幕笼罩的南溪山谷。由于山路的崎岖、陡峭，马驮转运困难，法国设计者便与马帮们通力合作，使出厂的每个钢铁预制件长度尽量不超过2.5米，重量不超过100千克，大多数预制件在1.2米到1.5米之间。

类似今天的“小发明”、“小创造”、“小改革”，在当年的滇越铁路修筑过程中随处可见。

三、滇越铁路的通车

全钢铁的滇越铁路

“一根枕木一条人命”是云南铁路乃至社会上流传最广、影响最深的一句谚语。可事实上，滇越铁路通车时，线路上并没有一根枕木。

滇越铁路整条铁路包括钢轨、轨枕、道岔均为钢铁制造，轨枕与钢轨的定位使用专用螺栓、垫圈和螺帽，并没有使用枕木，更没有道钉。轨道器材均为钢铁预制件，从海外运进，在工地现场即时安装。让我们来看看1910年滇越铁路建成时的主要技术参数及设备，就可以了解整条线路的概况。

轨距：1000毫米；曲线半径：最大2000米，最小100米。直线与曲线的连接统一采用长度20米的抛物线形缓和曲线，其中10米在直线上，10米在曲线上；直线：最长8876米（碧色寨至大庄站间）；最大坡度：25‰；钢轨：法国制造的Vignle型，每米重25千克，标准长度9.58米，左右两股钢轨接头为相对式；道岔：25千克型8.3号拼装式单开道岔，全长19.166米，岔长正好等于两根钢轨的长度，具有拆铺方便的优点；轨枕：全部采用钢枕，长度1.8米，最小厚度7毫米，轨座7毫米，轨座部位设有1/18倾斜度，每根重36千克，每节钢轨下铺12根，枕头下弯能嵌入道床石碴内；道床：断面顶宽2.8