

目 录

- 法帝国主义利用滇越铁路侵略云南三十年.....**龚自知** (1)
- 修筑个碧铁路简史.....张星桥 (16)
- 个碧铁路回忆录.....李全本 (39)
- 云南木棉事业的发展 and 结束.....张天放 (44)
- 云南原信昌商号经营概况.....马泽如 (70)
- 六十年来云南货币流通情况.....于静之 (96)
- 张冲兼任盐运使的盐政改革.....王少山 (103)
- 石龙坝水力发电站建站前后的回忆.....**毕近斗** (138)
- 水火油在云南.....**吴卓如** (152)
- 兴办开蒙农田水利垦殖事业纪要.....**杨文波** (161)
- 滇蜀腾越铁路公司内幕纪述.....**于乃义** 简惠英 (195)
- 一九二一年修筑滇西公路纪要.....孙楚生 (212)
- 云南皮革工业发展的概况.....沙杰士 (228)
- 云南引种和栽培烤烟的史料.....徐天骢 (243)
- 云南蚕桑及农业教育.....陈善初 (256)
- “喜洲邦”的形成和发展.....**杨卓然** (261)
- 思茅商务盛衰概况.....刘瑞斋 (284)
- 近百年来下关商业备徵资料
.....杨润清 李毓清 刘俊三 李孟昌 (290)
- 洱源县邓川乳牛事业的发展.....丁竹斋 (297)

法帝国主义利用滇越铁路 侵略云南三十年

龚自知 遗作

十九世纪末叶，法帝国主义占领越南，进一步修造直达昆明的滇越铁路。云南人民当时痛感国亡无日，河山变色，曾在流行歌词中，有“到如今，金马碧鸡已非昔”的沉痛反映。一九一一年辛亥革命，推翻了清朝帝制，但没有改变帝国主义列强蚕食中国的根本形势。法帝国主义者利用滇越铁路在云南进行侵略，为时达三十年之久。云南自从滇越铁路入侵，沦于半殖民地的处境，发生了历史性的变化，在经济上、文化上、政治上都感受着深刻影响。笔者长期住在昆明，一九一三年起往返省外，经过滇越铁路多次，深感铁路交通的重要，但又痛心于法帝国主义者控制着云南交通命脉。兹就见闻所及，并参考有关记载，写成本文。

一、以进占云南为目的的战略路线

一八八四年，法帝国主义者通过中法战争，侵占了越南，从此云南就暴露在它的侵略矛头之下。它为了利于军事侵略，先从攘夺建筑铁路权入手。一八九八年四月（清光绪二十四年

三月），法国驻华公使吕班向清朝总理各国事务衙门王公大臣互换照会；声明“中国国家允许法国国家或所指法国公司，自越南边境至云南省城修造铁路一道”。一九〇三年十月，双方根据照会，订立了中法滇越铁路章程三十四款。滇越铁路就由法帝国主义者兴工赶造，于一九一〇年（清宣统二年）到达昆明通车。

一九〇〇年，法专员来滇会勘路线，始自河口沿红河入新街，由蒙自、临安、通海、江川抵省，业经购路兴工。一九〇一年忽停止。复勘路线，全行更易，改由河口，经阿迷州、宜良县，到昆明。下段（河口至阿迷州）路工之险阻艰难，罕可比拟，白河所经两岸，高山夹束，绝无平阳，而土质夹沙，遇雨多塌。其危崖峭壁，工多穿硐，或数里一硐，或一硐数里。法人经营滇越铁路初非商务交通之必要，其不惜巨资而求速成者，专利军用耳。

法帝国主义者修筑滇越铁路，出于侵略云南的战略目的，可由当时法国人有关著述得到证明。一九〇一年法属越南总督都墨（Doumer）曾派法人古德尔孟（Courtellemont）秘密游历云南全省，查看形势，详绘地图，经年返国，于一九〇六年出版了《云南游记》一书。游记序文上说：“吾之政策，当割取云南全省，然后足以保越南。”越南地势，攻易守难。……云南直据上游，形如天堑；若得云南，始可厚积兵力，以保越南全土。”“攻守形势之外，云南之气候温和，尤似法国南境，于法人尤为相宜。其矿田之富，物产之饶，较诸越南，奚啻霄壤。借沃壤之余，以养瘠地之不足，此云南所以不独为越南之屏障，而且为越南之仓库矣。”“吾望他日火车游行云南时，吾

法之权力随之而达于云南全省，吾尤望云南铁路告成之日……则席卷云南，如探囊取物矣。”

问题是路成之后，法国何以并不亟于对云南进行军事占领？这主要由于路成之时，已在一九一〇年，当时及其以后的中法双方形势，都不断发生重大变化。法国一八九八年攘夺滇越铁路权时，正值中国戊戌政变的前夕。戊戌变法失败以后，瓜分中国论在国际间特别盛行。强盗们只感到一点困难，即如何分配赃物。分赃不平，有引起各国间战争的危险。阻止瓜分的主要原因，还是中国人民的反抗，义和团对八国联军，在庚子（一九〇〇年）一整年中，不曾停止过战斗。这教训了帝国主义认识到瓜分一事，实为下策。十月十六日，英德签订协定，相约不在中国获得领土利益。法、意等六国先后表示赞同，列强间冲突，才开始缓和下来。一九〇一年，中国与列强签订了辛丑和约，瓜分论又一变而为各国对华的维持均势论，共同主张保全清朝统治，以便“以华制华”。云南人民在一九〇〇年义和团起义时期，也有仇洋反教的行动表现。云南人民奋起捣毁洋教堂，各地内地会、圣书会等教堂，均被拆毁。法兵调至蒙自镇压，但人民并不畏懼，声言于某日抗拒法兵。滇省法国官民暨教士等均已离开。由此说明，一九〇一年法帝把原来双方会同勘定并经购路兴工的路线加以复勘全行更易，改用河口经阿迷州险阻艰难的路线，是由于遭到蒙自、临安等地人民强烈反抗的结果。

铁路于一九〇三年动工，费时七年之久，一九一〇年到达昆明。一九一一年中国人民爆发了推翻清王朝的辛亥革命，云南起义军民对于铁路及旅滇法人公私权益，秋毫无犯，给它

丝毫无所借口。一九一四年第一次世界大战在欧洲爆发，法国首当其冲，自顾不暇，能予保全孤悬远东的越南殖民地已属幸事。一九一八年大战结束，法国属于战胜国之一，但国力已经大为削弱。当时远东有日本帝国主义势力起而代之，法国力求巩固它的越南殖民地，对于中国也只求进一步保持均势，滇越铁路在国际形势不断变化之下，也就作为它在云南进行平时经济侵略之用了。

二、筑路期间法国帮助清朝镇压河口起义

一九〇八年，法国赶修铁路到达芷村附近。孙中山及其同盟会在滇越边境发动了河口起义。据有关记载说：“云南革命军的期画，是一九〇七年十一月二十一日的事。当时的参谋本部，在法领地安南首都河内卡本德街61号。……以劳开（老街）为根据，密檄云南诸豪杰来援，……袭击河口而图蒙自。若此时总督锡良闻乱而亲征，则或出通海，或下建水，可一举出奇兵以抗昆明”。孙中山先生在河内部署既定，转赴星洲筹饷，由黄克强主持其事，于一九〇八年四月，发动了河口起义。杀了伪河口督办王玉藩，并派关仁甫（又名关辅臣）进攻蒙自，声势浩大。清廷惊惶万状，有密借越南法兵入滇平乱之议。在同盟会影响下的云南留日学生起来坚决反对，印发檄文，呼吁全国同胞，主张云南独立，不受清廷支配，也不受外国干涉。檄文说：“若有助清政府以抗拒我义军，或助清政府而进军入我云南境者，无论中国人、外国人，皆与清兵一律敌视。”清廷慑于滇人公愤，不敢借助外兵，总督锡良发兵七十余营，费款百余万，三路进攻，才算收复了河口。

其实河口起义失败的真正关键，是法帝国主义者对清朝反动统治的大力援助。它原来采取观望利用态度，见起义久无进展，遂出而帮助清朝，把负责指挥起义军事的黄克强，在由河内返河口途中，逮捕押解出越南境。河口由于领导无人，接济断绝，因而起义失败。以收复河口清朝官吏的诗（贺宗章焦尾集）为证：“瘴乡重入强登台，遁寇（关辅臣）新缘革命胎。……可怜一战非难事……国际终须命世才。”一个镇压起义的反动头子，亦有感于收复河口不是出于战功，而是有赖于国际上的外援帮助，说明法帝国主义当时是和清朝互相勾结，镇压中国革命，以利于进行侵略的。

三、用华工血肉造成的滇段路基和受法国 津贴奴役的清朝官吏

滇越铁路分为越段和滇段：越段从海防（越南北方的海口）经河内（在其附近嘉林换车）到劳开（老街），长三百八十九公里。滇段由河口（和老街隔南溪河对峙，有铁路长桥相通）经芷村、碧色寨、开远（原名阿迷州）、宜良直达昆明，长四百六十五公里。全线总长八百五十四公里。越段于一九〇一年开工，所经纯属平原地区，施工容易，于一九〇三年完工开车。滇段沿线所经，山岭重叠，谿壑幽深，打穿一百七十二个山碛，架设桥梁涵洞二千多个。到保姑箐附近，在两山壁立之间，架有悬空横跨的人字桥，下临绝涧，深不可测。火车从桥上穿过两岸山碛，工程艰险异常。

法帝招工修筑滇越铁路，工人备受压榨虐待，死伤累累。这条铁路完全是中国工人的血肉筑成的。当时有人记述：“下

段（自河口至阿迷州）路工，……有人向公司包揽招工。首由天津招到顺直济南等处苦力六千名，来由海道，分赴下段，工价每日六毫，有层递折扣之弊。工棚伙食，概由苦力自备。初至春寒，北人皆棉袴长袍，而瘴热已同三伏。或数人十数人为一起，即于路侧搭一窝棚，斜立三叉木条，上覆以草，席地而卧。潮湿尤重，且不讲清洁，即于棚外便溺，秽臭薰蒸。加以不耐烟瘴，到无几日，病亡相继，甚至每棚能行动者十无一二。外人见而恶之，不问已死未死，大焚其棚，随覆以土。或病坐路旁，奄奄一息，外人过者以足踢之深涧。善绅，捐给棺板，先后共埋二千具之谱。其未病者皆捨命逃亡，不数日而尽。工价未得，路费全无，沿途乞食，转由蒙自入内地。……计此次由海道所招来六千名，得由内地逃归者至多不过六七百人而已。其后续由成都、重庆招来；或中途逃散，或到工未久而逃亡，……或在工瘴故，……已无确数可稽，下段卒至停工。越数月，复招两粤及安南工人，勉强续办。……各段小包工皆意人，专事尅扣，泥木石工料价，多被抑勒。监工意人，待苦力尤酷虐。稍有停憩，鞭棒随之。休息则按时间扣资。……有广西苦力，营工上段，被意人毆毙，……此路实吾人血肉所造成矣。”

一九〇三年（清光绪二十九年）云南成立滇越铁路总局，驻在蒙自，是清朝协助法国修筑铁路的特设机构。法人“稽页充总办，系路工最有经验之人，德富会办，系最大之股东。每大段又分十数小段，工程师皆意人，层递包揽，同时并举。……所用泥木石工苦力，准自由招雇华人，（由总局）按段分派文武员弁保护，办理交涉事宜，所需经费，由法公司按月津

贴五千元，余拟代为招工二万……久无成议。”这段记载，说明清朝官吏替法国弹压筑路华工，充当法帝的走狗。

四、打开云南直通海港的交通和贸易

云南地处我国西南极边，西接缅甸、印度，南邻印度支那，全境地处高原，山岭重叠，交通向极困难，虽有几条大川，但都不通舟楫，只有剥隘以东的西洋江，蛮耗以南的元江（又叫红河），可通水运，但水程都极短，“一日上一丈，云南在天上”，说明云南地势高峻，交通险阻。

向来云南和内地各省往来的交通要道，一是滇川大路，从昆明经会泽、昭通到四川叙府，途程要走二十天；二是滇桂大路，从昆明经文山、剥隘到广西百色；三是滇黔大路，从昆明经曲靖、平彝到贵州贵阳，这两条路也要走二十天。以省际通商关系说，只有川滇两省，比较往来频繁。但由于路程险远，而且专靠骡马驮运，人背人挑，运输量不大，贸易额也就非常有限。一八九四年（清光绪二十年），“下关为滇中著名市场，出口以烟土为大宗，……入口以川广丝布洋货为大宗”。这是七十年前云南滇西对外贸易情况的一斑。那时出口以鸦片烟为主，也有广商和外国公司在滇价购，取道剥隘运出香港。一般地说，云南商帮向四川输出烟土、茶叶、火腿。川帮向云南输入生丝、绸缎、川菸、贡川纸、药材和一些手工业品。广帮则向云南输入洋广布匹杂货。

云南的个旧大锡，在修筑滇越铁路之前，一是取道滇川大路，二是滇桂大路，依马驮运输出境。一九〇三年越南境内铁路通车，改由蛮耗经红河水运河内转口输出。由于运输困难，

对于锡价和产量，都不免有所影响。在铁路修通以前，个锡在云南对外贸易上的地位，是远不及后来那样突出的。

一九一〇年滇越铁路通车昆明之后，云南的交通和对外贸易情况，发生了历史性的变化。可以经由铁路直通越南的海港——海防，再由海防搭轮通香港，和由香港搭船通上海。原来由昆明运货到四川叙府，要人背马驮二十天，运输量极其有限，现在由昆明装载火车，六七天就到香港，九天就到上海，运输量不受限制，而且到的是国际国内的头等口岸。云南个旧大锡，改由碧色寨上火车直运香港，便利了运输，降低了成本，刺激了锡价，从而逐步增加了产量，提高了质量，在国际锡市场上，一跃而居第五位，成为云南主要的经济命脉。有了滇越铁路，云南也就有了对外洋直接的出口贸易。出口的第一位是大锡，第二位是黄丝（多为川产）、羊毛，第三位是牛羊皮，第四位是猪鬃、鸭毛、白腊、麝香等，第五位是药材、香料，第六位是茶叶。一九三七年云南出口对外洋贸易价值为国币三八二二万余元。洋货入口亦随之逐年激增，以棉纱、棉线、棉花占第一位（越南入口棉花最多），金属及矿砂占第二位，车辆船舶占第三位，杂项金属制品占第四位，机器及工具占第五位，正头（德、法、英、美货）占第六位，米麦杂粮占第七位，此外还有煤油、颜料、药品等。一九三七年云南入口对外洋贸易价值为国币一一一七万余元（不包括军火入口货值），两抵，云南是出超省。洋货输入国以法国占第一位，法属越南占第七位。土货输出，以香港占第一位，为总额百分之七四·一。法属越南占第二位，为百分之一一·一二。法国占第五位，为百分之〇·五五。（输出大锡和猪鬃）

在和国内各省贸易中，由于直通上海，原来购运英国、日本棉纱的，从九·一八抵制日货之后，改购申纱和国产各种纺织品，连同其他国产货物入口，一九三七年价值为国币二〇四六万余元（云南对各省出口的主要商品鸦片烟价值也在二千万元左右）。

滇越铁路通车之后，云南有了逐年递增的进出口贸易额，成为帝国主义日益加强掠夺的对象，同时云南对帝国主义交通侵略和经济侵略的依赖关系，和半殖民地化程度，也就日益加深起来。

五、掠夺云南进出口货物的运费和过境税

铁路的主权操在法国强盗手里，过路必须出买路钱。法国强盗就假借这条铁路，种种苛索，大事掠夺，增加了云南对外贸易的沉重负担。以昆明运出桐油为例，首先须负担火车运费，由昆明到海防的路程，由法国铁路公司分作三段计算，第一段由昆明到碧色寨二八七公里，每吨每公里收运费越币一角四分，合四十元一角八分；第二段由碧色寨到老街一七八公里，每吨每公里收运费越币二角三分，合四十四元五角；第三段由老街到海防三八九公里，每吨每公里收运费越币八分，合三十一元一角二分，总计每吨油桐的运费合越币一百十五元八角。这还是照第四等货价格计算，如认为桐油可作染料之用，就作为第一等货计算，每吨可加收运费到二百五十元左右。第二须负担车站费。分为：1、登记费，每吨收越币一角。2、过站费，起货站收二角，卸货站收一角。3、搬运费，每吨收二角至四角。4、称量费，每吨收五分。5、打印费，另货，每

件一角，装满一车的收一元。第三须负担码头费。分为1、卸货费，将货品搬到轮船码头，每吨收三角三分。2、进栈费，如出口货品来不及上船，须搬进栈房，每吨收四角（进口货进栈收五角五分）。3、栈租费，十五日内不能将货运出的，每十五日每吨收一角五分。4、借路费，如自雇工人，将货取出，每吨收借路费一角。第四须负担保险费，由昆明运货到海防下船，依货值每千元收保险费二角至四角。桐油则每千元收五角以上。

除上述运费和杂费而外，尚须征收过境税，其名目分为四项：1、过境税，依货值，抽百分之一到百分之四，货值高低，由他任意估计，一九三四年二月，龙云派我往广西，随带斑铜炉子二个，备作礼物餽赠。过凉山海关，被科以越币七十余元的过境税。2、过关税，通过海关，不分货等，每吨收越币三角。3、统计税，不分货等，每吨收越币二角。4、手续费，依货值抽千分之一。

上述种种，是法帝国主义者借滇越铁路，对中国人民所进行的残酷经济掠夺。经由滇越铁路的云南进出口货，比较经由我国自有铁路各项费用负担，都要增加几倍以上，大为阻碍了贸易的发展。但为了运输便利，中国人民还是只有忍痛负担下去。

六、利用殖民地银行，操纵云南金融物价

随滇越铁路而来的，有法商东方汇理银行，在昆明设立办事处。该行原名“印度支那银行”(Banque de l'Indo-Chine)是法国垄断资本开发远东殖民地主要的经济侵略工具之一。一

九二九年以前，云南滥发纸币，币值不断跌落（每老滇票十元只抵大洋一元），有钱人为了保全币值，情愿折合越币，不要存息，存入东方汇理银行。滇越铁路所收客货运费，每日得向富滇银行兑换现金（滇铸半开银币）三万元，由铁路公司存入该行。该行就这样集中了云南的大量资金，拿来操纵云南的汇兑市场和对外贸易，影响云南市场物价和金融财政很大。一九三二年云南成立富滇新银行，收毁旧滇票，发行兑现的新滇票，稳定了金融价格，该行才无所施其操纵故技。但以滇越铁路运费和通过越南的过境税关系，须用越币（现金叫 Piastre，纸币叫越纸）计算缴纳，该行在云南金融上仍占有一定势力。

七、助长云南资本主义文化，带来法国 资产阶级生活作风

云南由于交通闭塞，民族复杂，僻处“天末遐荒”，封建社会的腐旧文化，多年停滞不前，商品经济所孕育的资本主义文化，也比内地各省落后。清代云南举子赴京赶考三年一次，往返须半年，对于国内知识文化的输入，起的流通作用不大，携带文化书物，受到交通条件的很大限制。一九〇四年（清光绪三十年）云南考送日本留学陆军学生二十八人，师范、法政、实业学生百余人，这是云南封建社会知识分子远去外国学习资本主义知识文化的开端。但这批人出省走的还是滇黔大路，长途跋涉，旷日持久。滇越通车之后，一九一三年，云南选送欧美留学生三四十名，就完全取道铁路出国，升学国内大学专科学生，我即其中之一，也是经由铁路出省。云南教育厅一九三〇年起，扩大国内升学学生奖学金名额为二百名，目的即

在依赖铁路的交通关系来推动云南资本主义的教育文化。

有了铁路，同国内外通邮，也比较方便。国内报纸、刊物、书籍、科学仪器、文教用品，日渐输入云南，只是数量不大，品种不多。电影业、西医新药业，也在昆明逐步成长。云南由于滇越铁路交通，逐步发展了资本主义经济，也逐步发展了资本主义文化，只因原来底子较薄，而且绕道国外，不是同国内直接流通，文化水平仍然远不如沿海沿江各省的长足进展。在资本主义文化盲目而自由的输入中，也包括着法帝国主义在云南传教、行医、办学的文化侵略。

滇越铁路同时带进云南一些法国资产阶级的生活作风。昆明早期西式建筑，大都模仿法国式。建筑材料，逐步掺用水泥。有的房屋用花砖铺地，磁砖镶浴室，红木做地板、墙板，这些材料，都是从铁路进口的。讲究享乐人家，家俱用具，也有不少来自河内、巴黎。法国人在昆明巡津街开有商务酒店，出售法式西餐，南城外几家西餐馆，也都是法国风味。法国白兰地酒、香槟酒，在昆明很流行，有的还喜欢喝法国汽水、啤酒、咖啡。昆明资产阶级享乐作风，并不完全来自法国，但主要由于滇越通车，这是可以肯定的。

八、控制云南军火入口，支持中国军阀内战

云南在清朝末年，由总督锡良开始创建新军。军火装备，原来用的是日造三十年式步枪。经锡良奏准清廷，由滇越铁路购进了足敷一镇人用的德造六八口径步枪、机关枪和山炮。法国让德造军火通过滇越铁路入滇，这是它当时主张保全清朝以华制华和德国态度基本一致的原故。第一次大战之后，德造军

火一时来不了云南，来也不会得到法国人的许可通过。云南要购办军火入口，不是法商承揽，必然要受到许多刁难阻碍，由法商承揽，也得受种种勒索欺诈。唐继尧曾组织航空队，购用法造飞机，驾驶人员曾因所购飞机超过使用年限而失事殒命。唐继尧架设无线电台，也由法国人一手承揽，在昆明五谷庙建台，被对方以过时器材拆卸抵充，装配了中波电台，没有发挥效用。龙云手上购办军火，第一批是法商马湘洋行，第二、三批是法商龙东公司。由法商包揽云南军火，是法帝国主义者把云南当做它的殖民地看待，企图掌握云南军火的性能、数量种种情况。它明知云南购进军火不是用来对付越南，但它为了贯彻帝国主义统治，定要加以控制操纵。居于半殖民地处境的云南军阀，唯恐失欢于法帝国主义，军火无法补充，也只得一味迁就忍受。一九三七年云南出动参加抗日的六十军，所装备的军火，就是法国商人包办的。

有了滇越铁路，云南打开了后门，改变了过去万山封锁和内地等于隔绝的情况。一九〇八年同盟会河口起义，就利用了滇越铁路的国外交通。一九一五年倒袁护国，蔡锷潜行入滇，以及云南和各方信使往来，都假道滇越铁路。滇越铁路给云南和国内政治上发生接触，有了唯一捷径，同时绕道越南来往，还可避免意外风险。一九二一年顾品珍回师倒唐，唐继尧即由铁路安全出境，远颺香港。云南政局历次事变被放逐的军政人员，也从这条铁路出境。云南军阀曾以云南可以进战退守而自豪，实则所谓进战退守的有利条件，是包括滇越铁路可以购透外国军火和逃避政治风险在内的。

滇越铁路直接支持了云南军阀割据，进一步支持了中国军

閩混战，这对于法帝国主义者统治和奴役中国人民，是非常有利的。一九二二年，唐继尧由广西回滇复辟，重振西南军阀混战的反动局面。法国驻昆总领事白达曾代表法国政府，颁赠唐继尧以某种勋章（勋章原是二等，外交司长徐之琛把证书改译为一等）。唐的亲信如董泽、徐之琛等，都受到法国颁给奖章。一九二四年全省运动大会，唐、董都以悬挂法国勋奖章的盛装出场（我以昆明市教育科长关系，在场看到）。白达的后任亚丹斯，从驻中国东北的法国总领事调昆，他的国际间谍活动进一步扩大到唐的高级统兵将领。一九二六年，龙云、胡若愚在昆密谋联合倒唐的前夕，在和亚丹斯往来交际中，曾透露两军分驻两地电报联络的不便（当时还没有无线电装备，只有有线电，但控制在唐继尧手中），亚丹斯就一口承担，利用滇越铁路电线，替两军秘密通报。龙云在昆明，通过法国领事馆可以得到胡若愚在蒙自的电报秘密联系，从而一致行动，爆发了一九二七年的“二六”倒唐事变。“六·一四”胡若愚在昆明包围袭击龙云，又由亚丹斯出面做调停人，保证龙云安全。龙、胡（张、李）双方三年的激烈内战期间，龙云在昆明调兵遣将，得到滇越铁路很多的运输帮助，但假如胡若愚方面军事得手，同样可以得到帮助，法帝国主义者的唯一目的，只是支持中国军阀内战，从而坐收渔人之利。

九、法国贝当政府纵庇日寇入越侵华， 我国收毁碧河段铁路

在日本大举侵华期间，一九四〇年九月，日寇进占越南，截断中国通过滇越铁路的国际运输，同时进窥云南。法国总统

贝当和法属越南总督德古，对日军毫不抵抗，贝当政府反而和日本缔结协定，让日军不费一枪一弹，占领越南，以便对中国进行侵略战争。中国方面，当即收回滇段铁路，并拆毁了由河口到碧色寨的路线，同对方断绝通车来往。通过滇越铁道在云南进行为时三十年的长期侵略，从此也就一去不复返，成为历史上的名词。

修筑个碧铁路简史

张 星 桥

(一) 弁 言

由于一八八六年清廷为了维护藩越，致启中法战争，前方已经获胜，而狡诈的法国，遂佯攻我台湾，清廷竟以消息不灵，糊里糊涂地承认议和，派李鸿章和法国签订了有名的天津条约，内容载有准许法国人在我国领土上修筑铁路，同时还把广西龙州和云南蒙自开辟为商埠。法帝国主义张牙午爪野心勃勃地想就东亚市场上大捞一笔横财，也就不惜工程浩大，修筑了长八百六十一公里的一条滇越铁路。（在滇境内昆明至河口有四六四公里，老街至河内二九五公里，河内至海防一〇二公里，共八六一公里，现称昆河线），路宽一公尺，直达云南心脏地昆明。通车后，清朝的王公大臣，顾虑到万一法兵一旦很快地开进云南来，云南就非举手送法国人不可；赶快奏准清廷，积极倡修滇蜀铁路，互相箝制。飭令老百姓随粮附加铁路股款，同时举办个旧锡捐，每张大锡（重五千余斤）抽收银子五十两，后改收银币七十二元二角九分，炭捐每一个炭（一座炉燃一个对时所需炭量为一个炭）抽炭捐银币叁元，作为滇蜀铁路股金。设滇蜀铁路公司，总办为陈荣昌主其事。不久清