滇缅铁路祭

彭荆风 著

云南人民出版社

一段疼痛的记忆，一部悲壮的关于路的历史，一项胎死腹中的伟大工程，一段永难消逝的铁路情结。



China 需要全本请访问 www.ertongbook.com

一段疼痛的记忆，
一部悲壮的关于路的历史，
一项胎死腹中的伟大工程，
一段永难消逝的铁路情结。

ISBN 7-222-03471-4

9 787222 034716 >

ISBN 7-222-03471-4/I·1008
定价：14.00元

China

I253.3/3

一段疼痛的记忆，一部悲壮的关于路的历史，
一项胎死腹中的伟大工程，一段永难消逝的铁路情结。

路祭



首都师范大学图书馆 藏书章

彭荆风 著

云南人民出版社

首都师范大学图书馆
21624520

图书在版编目(CIP)数据

“滇缅铁路”祭/彭荆风著. —昆明：云南人民出版社，2002.5

ISBN 7-222-03471-4

Ⅰ.滇… Ⅱ.彭… Ⅲ.报告文学—中国—当代

Ⅳ.I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 023871 号

责任编辑：欧阳常贵　宋家宏

封面设计：鞠洪深

“滇缅铁路”祭　　彭荆风　著

云南人民出版社出版发行　　(昆明环城西路 609 号)

邮编：650034

云南国防印刷厂印装

开本：850×1168　1/32　印张：6.25　字数：140 千

2002 年 5 月第 1 版　2002 年 5 月第 1 次印刷

印数：1-2000 册

ISBN7-222-03471-4/I·1008　定价：14.00 元

China



彭荆风追寻“中缅铁路”遗址时，摄于边境南帕河界桥上。　　彭鸽子　摄

China需要全本请访问 www.ertongbook.com

自　序

彭荆风

写完了《“滇缅铁路”祭》，我的心情还长久难以平静；那些从清末民初以来，为了这条铁路的兴修奔走呼吁的有识之士，那几十万不顾山高林密、风雨烈日、瘴疠疾病、饥饿艰困，义无反顾地深入于横断山脉深处，用原始的人挑手挖，一步一步地掘开大山，把铁路路基向南延伸的铁路员工的事迹，仍然使我激动、感叹，也不知道这番努力，能不能把这段厚重的、尘封已久的历史较鲜明地表现出来？

“滇缅铁路”虽然筹商较早，正式兴建却是国难深重的1938年冬至1942年春。经历过抗日战争艰难、屈辱生活的老一辈人都会记得，那时候，由于强敌入侵，大片国土丧失，人民流离颠沛，城乡生产停滞，百业凋敝，物价飞涨……

参与修筑“滇缅铁路”的几万工程技术人员和30多万云南民工，就是在那样的时代背景，以深厚的爱国热忱，投入了这条以昆明为起点，西达中缅边境，在云南境内全长860余公里的艰巨工程，在地形复杂、经费不足、粮食困难、缺乏机械化设备的艰难条件下，他们顽强地拼搏，极力想尽快把这条铁路修成，以改变敌人对中国的封锁所带来的困难；饥饿、沉重的劳动，使得许多人丧失了生命，那份艰难和悲惨是局外人所难以了解；但更悲惨的是路基刚拓出，正待铺轨时，日本侵略军打进了滇西，民工和技术人员只得从修路转入破路……

China

这条本可发挥伟大作用的工程就这样夭折了。

随着以后国内外形势的复杂变化，铁路复工无望，筑路员工星散，昔日的路基除了一部分为后来的公路所利用外，多数湮没于荒烟杂草，人们也就渐渐地把这条本来可以横贯中缅边地、联结太平洋口岸的国际通道忘却了！

一个偶然的机会，我接触了这一历史事迹的片断，深感惊讶、震撼，也为之长久叹息，这被埋没的不仅是一条能创造物质财富的铁路，而且是几十万铁路员工以及从各方面支持这一伟大工程的千百万人民，为了抗日战争的胜利所迸发出的精神力量！

出于作家的敏感，我觉得，不能再让这一历史壮举继续被人们所忽略，虽然许多事件由于湮没太久而过于模糊，但作家的职责就是剥去那积压的尘土一点点地去分辨追寻！

2 如果从小说的角度去切入，以历史大框架为依据，充分利用虚构与想象，写作上可能有较大自由，也可以解决素材中某些细节的不足，但我却觉得，为了弥补云南近当代历史描述滇缅铁路这一空白，还是采用非虚构的记实文学为好。这就要求时间、地点、人物、工程进度等都写得真实详尽。事过 60 余年，从前参与总体规划最了解这条铁路始末的官员、专家多已老去，能找到的只是一些那时候还很年轻、又处于基层的人员（事务人员、工人），他们因工作、职务所限，只知道工地上某一角落的片鳞只爪，还由于年深月久，有的是语焉不详，有的记忆有误，如何从整体上、脉络清楚地表现这一事迹繁多的工程，却是很难！但契诃夫说过："一件艺术作品应该表现一种伟大的思想。只有严肃的东西才是最美丽的。"这一体现了中国人民在民族圣战中的智慧和坚韧个性的伟大工程是何等庄严、伟大！即使再艰难我也得

China

努力去发掘、表现!

我去往中缅边地寻访铁路工地遗址，四处访问知情者，大量阅读史志、档案，像个考古学者那样，从被沙石瓦砾所掩盖的“地下”，一点一滴挖掘；随着线索逐一出现，采访、阅读面也逐渐扩大，可写的材料也日益丰富，再加上我在云南已生活了半个多世纪，对铁路沿线的人文地理、历史沿革、山川名胜都较了解，也就能较快地进入情境。作品经过一改、再改，也从原来的万余字，发展成如今的12万余字，对这条“滇缅铁路”的形成与消失有了一个明晰的表达。我想，这不仅能帮助读者了解那段悲壮历史，也将在唏嘘、感叹中进入更深层次的思考!

写这部作品，也是我对中国、特别是云南近当代史的一次更专致的攻读，经常为了一个人物、一个细节去查阅许多卷有关的史志，有时还得耐着性子用几天时间一页一页翻阅档案中那些文字枯燥的往来公文、任免命令，以搞清楚这些人物、事件的来龙去脉。

云南档案馆的朋友热心地支持我这一写作，在我进入他们的档案阅览室那近两个月的时间中，不厌其烦地一次又一次从城外几十公里的仓库翻寻那些已尘封半个多世纪、纸张已发黄发脆的资料来供我查证、摘录。

（他们说，这些资料被封存、归档后，50多年来，我是惟一来借读的人！我也很感谢他们的精心存留，才能从这些散乱的“砖瓦”中辨认出从前的建筑规模！）

临沧的朋友给我提供了去中缅边界铁路工地旧址的方便，还不断为我搜集材料、照片；远在东京的日本朋友、图书管理学专家加藤美香女士，知道我想了解19世纪末英国人H·R·戴维斯

China

几次进入云南勘察的事，也不远万里为我寄来了详尽的资料……

这都使得我这次写作能越过不少困难，也使我深深感到，尽心从事一项有益于人类理想的庄严工作时，是能获得四面八方的同情与支持，尊崇伟大的历史和庄严的事业，用以承先启后塑造美好的未来，这是多数正直的人的心愿！

但愿我的这部作品，能起到这样的作用！

2002 年 1 月 23 日～1 月 28 日于昆明

China

目　录

1　自序
1　地图上无法找到的铁路线
5　曾养甫与龙云的对话
11　六次进入云南的英国“学者”
21　蛮横的英国殖民者
36　云南人民的铁路情结
49　杜镇远临危受命
53　北线、南线之争
60　缺资金，缺粮食，就是不缺专家
78　地广人稀的西线
83　瘴烟起处
87　朴实的边地人民
93　英国人的掣肘
103　1941 年的提速
114　含辛茹苦的迤西民工
131　艰难中的施工高潮
138　缅甸败局的影响
151　另辟蹊径
172　挥泪破路
182　仍然是解不开的铁路情结
187　长久的叹息

China

地图上无法找到的铁路线

横断山脉南侧的凤庆、云县、临沧一带的东南，海拔多数在两三千米以上，去哪里都得越过起伏的高山峡谷。这天早上我们乘车从凤庆往南准备沿着大雪山的右侧经过彝族俐侏人聚居的乌木龙前往永德县。走出约37公里，就离开了那条被大小车辆辗压得遍体鳞伤的“省道”，岔进一条更为狭窄多弯的“县道”。这一段全是破烂的土路，有的地方正在维修加宽，路两边堆满了泥沙和石块，两车相遇，只好各自退让寻找能错车的位置……

虽然路况这样差，有的地段还艰险难行，但想到能在这险山恶水间，开辟出这样一条盘山公路已是很不容易，总比当年尾随马帮在古老驿道上餐风露宿蹒跚行走好多了，也就心安理得地任由颠簸……

下午到永德，朋友们见我满身黄灰，一脸倦容，安慰了一番后，感叹地说：“若不是1942年日本军队打进缅甸，侵入滇西边境，我们临沧地区早通火车了，路况哪里会这样糟；你们在这一带行走必然是另一种状态……”

临沧有过铁路?这是许多人不知道的事，但在20世纪的40年代初，云南人民确实不惧横断山脉的险陡和澜沧江的阻隔，修

China需要全本请访问 www.ertongbook.com

筑过一条东从昆明到祥云，再从清华洞起，经南涧进入如今临沧地区的云县、临沧、镇康、耿马，沿南汀河前伸，从清水河口岸出境，在云南境内全长860公里的"滇缅铁路"（在如今临沧地区的西段长约470公里）。

20世纪3、40年代的中国，国弱民穷，在云南高原和滇西横断山纵谷的起伏山岭间修筑简易公路都很难，何况对工程质量要求很高的铁路。这要多少财力、人力？又是哪些天才大手笔设计、指挥？

我翻开地图，想寻找这条曾经使云南人民特别是贫困的临沧边地付出过沉重代价，也历尽了悲欢的铁路走向。这一带的地图上用蓝色、红色、紫色粗细线条标志的公路国道、省道、县道如蛛网般密布，就是不见那根黑白相间的铁路线。我颇失望，但也明白，时过60余年，早就夭折了的铁道还会有什么痕迹?但我还是在朋友们的指点下，知道了从前昆明至一平浪的那条窄轨铁路，曾经是"滇缅铁路"东线的一段，昨天路过的羊头岩、头道水，当年是铁路西线施工的重要险道，南汀河由南向北流淌到那里又折向西行，在那转折处形成了落差很大的悬岩峡谷，修到那里的铁路线，只有冲出那险峻隘口，才能顺着大河走向逐渐平坦的坝子，因此在那关键部位曾聚集着一万多来自临沧县的民工及工程技术人员，砍开藤条大树封裹的原始森林，削倒填平起伏的山岭，凿隧道，铺路基……

永德这边远小县，也为这条铁路作出过巨大贡献。当年永德还属于镇康（1964年1月才划分为永德、镇康）。他们担负着从大雪山南侧的蚂蝗箐为起点，经过户婆、崇岗，抵达南汀河右岸的勐简，全长37公里地段铁路和公路便道的修建任务，每天

China

要出动 15000 人去开挖地基，工程最紧张时，出工人数更高达 30000 余人。

当时的临沧地区与现在的行政区划不同，而是缅宁（临沧）、双江、景谷、镇康、澜沧、云县、耿马、沧源 8 县（凤庆当时属大理管辖），按照云南省政府 1948 年公布的统计数字，这一地区由于地广人稀又屡遭恶性疟疾病害和战乱之苦，8 个县总数不过 86519 户，409542 人。

依此类推，当时的镇康可能只有六七万人左右，但另一份 1932 年的统计，镇康人口是 126367 人。这除了当地人民为了逃丁逃税，难以精确统计外，也有抗战 8 年，边地的灾荒、战乱频繁，人口锐减，形成抗战后比抗战前人口还少的悲惨情况，但不管怎么算计，从前这里人口都不多，为了修铁路却出动了



滇缅铁路遗址，忙怀大转弯隧道。　　朱天红　摄影

China

15000至30000人，那就是说，平日出工人数是全县1/4，工程最紧张时几乎要出动全县人口的一半，那只有男女老幼都上阵了。这是多么巨大的数字！

当时，除了沿铁路线的昆明、安宁、禄丰、楚雄、南华、姚安、大姚、牟定、蒙化（巍山）、祥云、弥渡、南涧，云县、临沧、镇康、耿马都必须全力以赴外，那些不在铁路上的一些县，如通海、景东、昌宁、宾川、大理、保山、双江、凤庆……也都被征用了数目不少的民工。这有多少人？我想，不会少于20万，或者更多，30万、40万！

几十万人从原始森林密布，大小河流纵横的哀牢山、无量山、横断山脉深处，浩浩荡荡地成一线排开，劈山凿洞，填深谷，建桥梁，这是多么伟大的工程和豪壮的场面，其中又有着多少艰辛和悲戚！

虽然，那天我对那条初具雏形就不幸夭折了的山间铁路还所知不多，但出于作家的敏感，已模糊感觉到了，这条铁路的修筑必然凝聚着几十万边地人民和工程技术人员的心血和巨大创造力。只是不幸为岁月尘封、淹没、磨损，长久难以为人知道，但这肯定是座巨大的充满活力和含金量极大的“精神富矿”，如能发掘，必然能有益于今天，给我们众多启示！

我迫切地希望能对它光彩而又艰难的过去有更多了解。当我继续往南行走，而且行程多半是在南汀河沿岸，当年“滇缅铁路”的旧址上行进时，我开始收集资料、访问知情人。几十年前，甚至一百多年前的许多有关这条“滇缅铁路”的往事，逐渐清晰地展现，那无数悲欢慷慨，也如一股又一股热浪汹涌地冲击着我，令我的思绪长久难以平静……

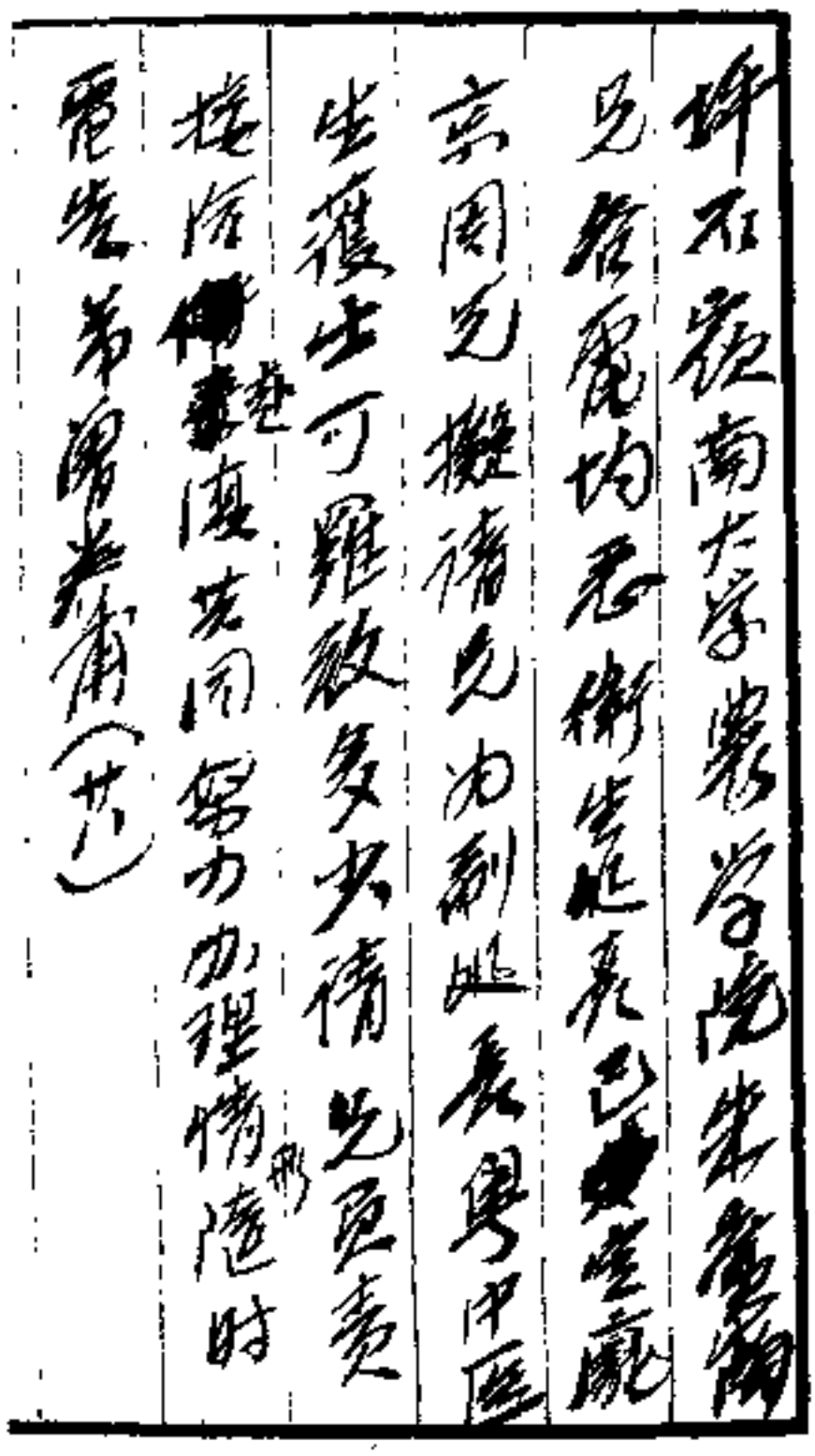
China

曾养甫与龙云的对话

云南这僻处云岭以南的山国，山峦起伏，河流纵横，一向是行路难。从楚国的庄跻开滇以来，历经秦汉唐宋元明，直到清朝末叶，商旅都是艰辛地踽行于古驿道上。要想拓建更宽阔平坦的道路，很是艰难，不仅难以与外省顺畅交往，就是在省内也是行动不便。但在近代历史上，云南现代化交通的发展，却有个与其他省份不同的特异现象，比公路耗资大，工程更艰巨的铁路，却早于公路许多年出现。远在清光绪二十九年（公元 1903 年），就有一条以越南海防为起点，从老街进入我国河口，经屏边、开远、宜良、抵达昆明的"滇越铁路"（在云南境内旧称"昆河铁路"）。这条蜿蜒于哀牢山脉北侧，在云南境内全长 465.2 公里，轨距为一米的窄轨铁路，动工于 1903 年，比贯通华北和中原大地的"平汉铁路"还早 5 年修筑，可说是铁路界前辈，只不过那是法国政府为了掠夺云南矿产，占领云南市场的侵略目的而修筑，云南本身当时除了被迫出劳动力外，在经济上和技术上并没有这一力量！

"滇越铁路"的铺设，虽然有利于云南的内外交通，但由于管理、收费等全都掌握在法国人手里，中国政府却无权插

China



"滇缅铁路"督办曾养甫手迹

手，上了火车，进了车站，就如同进入了一条法租界，完全是一条没有主权的滇南大动脉。

这法国火车的车轮在中国土地上滚动，使许多有识之士感到屈辱，也引发了他们的严肃思考和很重的铁路情结，也想用自己的力量修筑一条跨越横断山脉、乌蒙山脉北通四川，西去腾越的铁路，既可改善云南的交通梗阻的落后闭塞状态，也可为中国人特别是云南人扬眉吐气，只是心有余而力不足，又逢清末民初的连年战乱经济疲惫，而难以成事。

20 世纪 30 年代，由于日本帝国主义加紧了对东北、华北的侵略，又窥伺着华东沿海，在全国的抗日救亡声中，中日间的大战随时可能发生，也促使执政的国民党政府加强了对有山川之险的西南各省的关注，准备一旦华北、华中、东南沿海成为战场并难以保全时，这些边远地方可作为他们退身之处。1935 年，时任交通部次长的曾养甫来云南视察公路建设，深感云南的公路真是少得可怜，路况则更差，滇西、滇南、滇东北的货物运输，主要还是依靠驿道上的马帮，也就局限了货物的交流市场的发展。这行路难

China

的形势正如前人所咏叹："青山层层复盘盘，往来喘汗愁跻攀。"过去都是在广州、浙江、上海等大城市工作的曾养甫，目睹了这里的山岭江河的险峻，才感到所谓"蜀道难，难如上青山"，如果与云南的无量山脉、哀牢山脉、怒山山脉相比，真是差之甚远，难怪历代都把这块丰饶神奇的土地视为险境，不敢对云南轻易用兵；但他从交通专家的战略眼光来看，如果战争迫近云南，这巍峨群山和湍急江河虽然可以在一定程度上遏制外敌的攻势，但也像一柄双刃剑能制约着自己，如果不赶在强敌入侵前图谋发展，克服困难去改善交通，就无法产生活力而在贫困、闭塞、封锁中坐以待毙，这起伏大山不仅难以成为御敌的长城，反而会转化成困死自身的狱墙。曾养甫深深为云南的未来担忧了。他是位学者型的官员，早年毕业于天津北洋大学土木工程系，以后又留学美国匹兹堡大学，回国后，先后担任广东建设厅长、财政厅长、广州特别市市长等要职，在国民党政府中素以干练著称。1934 年担任浙江建设厅长时，发起和组织了兴建我国最早的铁路桥——钱塘江大桥，并担任"杭（州）江（西）铁路"（后来延伸为"浙赣铁路"）督办，与著名铁道专家杜镇远一起主持修建了那条东南长廊的大动脉。这年他来云南视察时才 38 岁，正是精力充沛、思路敏捷的时候，他认为：云南不能固步自封，更不能自甘落后，应该充分利用有着 4060 公里漫长国境线的优势，把铁路和公路修到中缅、中印边境，与国际交通线接通（英国人已把铁路、公路从仰光修筑到离我国边境不远的腊戍），被群山所困的云南就可发掘丰富的自然资源发展经济，接收外援以支援抗战。他特意上五华山谒见了当时的云南省主席龙云，向他提出，云南要

China需要全本请访问 www.ertongbook.com