[法] 皮埃尔·妈尔薄特 著
许 涛 译

滇越铁路

Un chemin de fer au Yunnan
L'aventure d'une famille française en Chine
——一个法国家庭在中国的经历



云南出版集团有限责任公司
云南美术出版社有限责任公司

需要全本请访问 www.ertongbook.com

滇越铁路

——一个法国家庭在中国的经历

Un chemin de fer au Yunnan

L'aventure d'une famille française en Chine

【法】皮埃尔·妈尔薄特 著

许涛 译

云南出版集团有限责任公司

云南美术出版社有限责任公司



妈尔薄特先生和许涛教授
（朱运宽 摄）



妈尔薄特先生和许涛教授在“百年滇越铁路大型图片展”开幕式上
（朱运宽 摄）



妈尔薄特先生和翁大昭先生
（翁敏 摄）

译者前言

一年前，品读《滇越铁路——一个法国家庭在中国的经历》法文版原著时，我的视觉被书中一百年前拍摄的老照片所震撼，心弦被古朴而深情的笔触所拨动——百年前滇越铁路如火如荼的建筑场面和一个个感人的故事鲜活地呈现在眼前。立时，内心涌动起将这部法文著作翻译成中文与中国读者分享的欲望。

一腔热情，鸿雁传书，飞越重洋，传到作者——82岁的法国老人皮埃尔·妈尔薄特手中。不久，回信不期而至，老人许诺：不取分文将该书在中国的翻译权和出版权授予我，并且随即给我邮来授权书和两张光盘。盘上录有约一千五百张其祖父乔治·奥古斯特·妈尔薄特一百年前拍摄的滇越铁路的纪实照片！（老妈尔薄特当年作为会计师参加了滇越铁路的建设）在信中他还提出与我合作筹办这批老照片在云南展出的计划。

是天意，还是缘分？冥冥之中共同的愿望和责任感将我与妈尔薄特的心系成一个紧紧的结——将该书中文版奉献给中国和云南的广大读者，给滇越铁路的百年生日一个惊喜。

翻译工作开始了，身心沉浸于书中，与妈尔薄特祖父、祖母和父亲神游百年以前的沧桑岁月；一幅幅生动的历史画面，一个个鲜活的生命在我脑海中复活！案头笔耕，书海求证，专家咨询，跨国笔谈，废寝忘食，辛勤耕耘终于迎来了收获时节——在滇越铁路百年华诞之际，我也给译文标注上最后一个句号，至此了却这份浓浓的心愿！皮埃尔·妈尔薄特后来感慨地对我说："我祖父万没想到百年之后他的心愿得以实现！"

与此同时，我迎来了妈尔薄特家族第三代——该书法文版作者皮埃尔·妈尔薄

特的访昆。机场候机厅出口处，眼见一位年迈但仍精神矍铄的法国老人缓缓走近，一瞬间仿佛百年沧桑的历史扑面而来！初次见面，我们却已似多年的老友般心有灵犀：双手紧握，四目相视，无需寒暄，一切尽在不言中……

在随后的日子里，陪伴妈尔薄特参加百年滇越铁路图片展首发式、专题讲座、媒体采访、工作宴请、重走滇越铁路……通过我的口译，这位老人用他的母语酣畅淋漓地表述了他蕴藏于心底已久的情愫和肺腑之言。我们所到之处，无不共同感受到家乡的父老乡亲对这条米轨铁路满满承载的深情厚意；同时，我能感觉到这位以工程师为职业的老人冷静的外表下内敛于胸中的奔放激情和炙热情怀……

一个假日，应前昆明铁路局勘测设计所所长——在云南铁路供职30余年的85岁高龄的翁大昭老先生之邀，我陪同这位法国老人前往其家中会晤。翁老的父亲翁筱舫曾就读于法国教会在上海办的震旦学校（震旦大学前身）和北平路矿学堂（北京交通大学前身）用法语授课的班级；抗战期间参加了京汉铁路北京——汉口线的维护和修复工作，后调至云南滇越铁路做日本轰炸期间的修复工作，其间，为阻止日军沿滇越铁路进犯云南，他又担任河口——碧色寨段的拆轨队队长。同为老滇越铁路时代的后人和职业工程师，年纪相仿，两位老人一见如故，说起当年与铁路有关的历史和身世如数家珍，滔滔不绝……

译文已交稿付印，法国老人亦准备返程，译者心中百感交织，未料在不到一年的时间内，自己竟与这条不朽的铁路，与该书的原作者，特别是经历百年风雨的老照片结下不解之缘；竟在这短短的时间里完成了一次中法文化和历史的接轨。

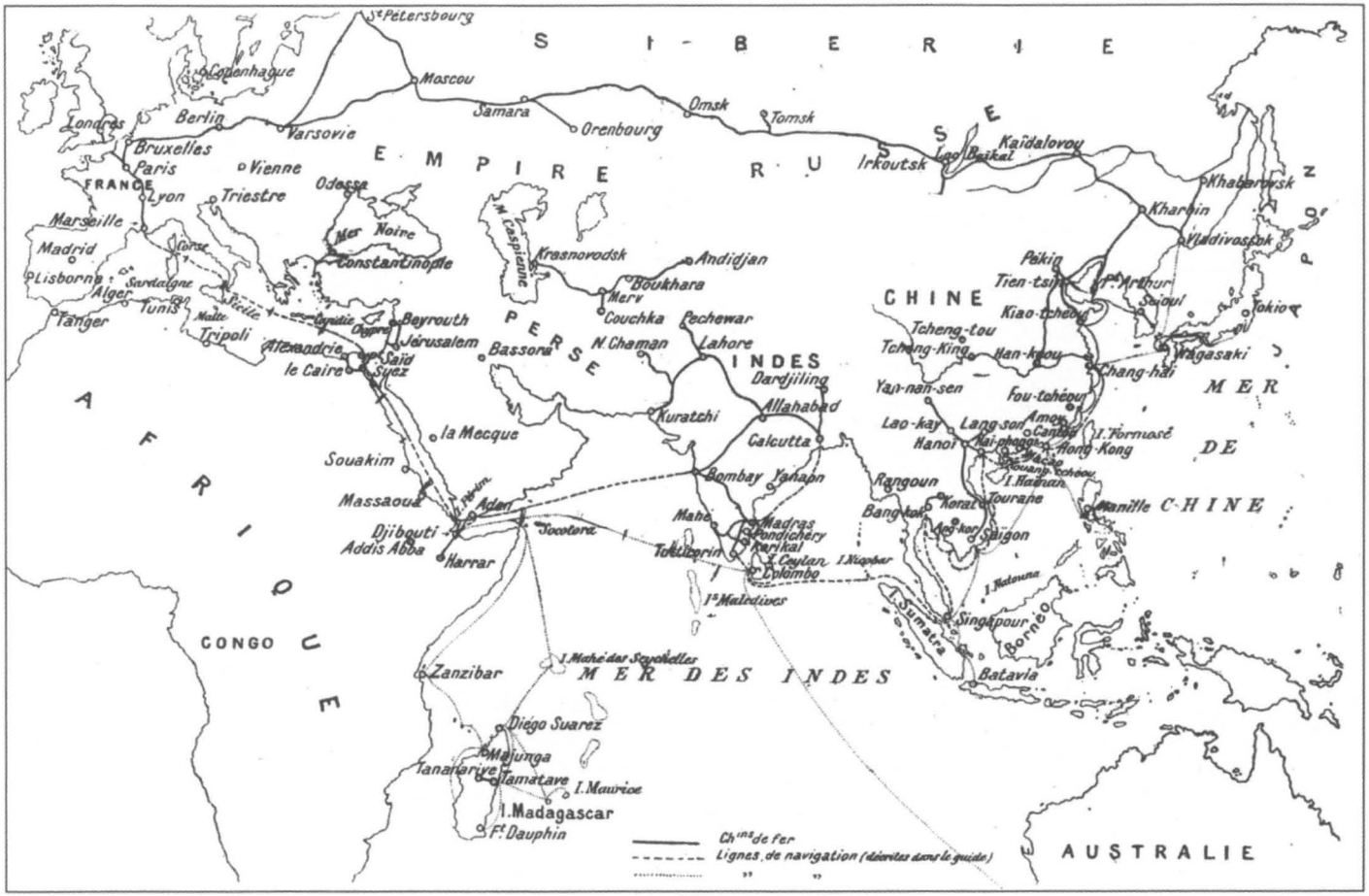
历史是今天与昨天的对话,史料是连接昨天与今天的铁轨。《滇越铁路——一个法国家庭在中国的经历》中文译本即将问世，在滇越铁路百年诞辰之际，谨以此书献给家乡的父老乡亲，献给曾在这条铁路上贡献青春年华的工作者，献给对这条铁路情有独钟的研究者、爱好者；谨以此书祭奠和告慰曾为这条不朽的铁路奉献出热血与生命的英灵。

许 涛

2010年4月4日于昆明

目录

序言	1
魔力戴妮丝	5
河口	47
布朗士日记	85
傈姑	125
后记	159
附录	166



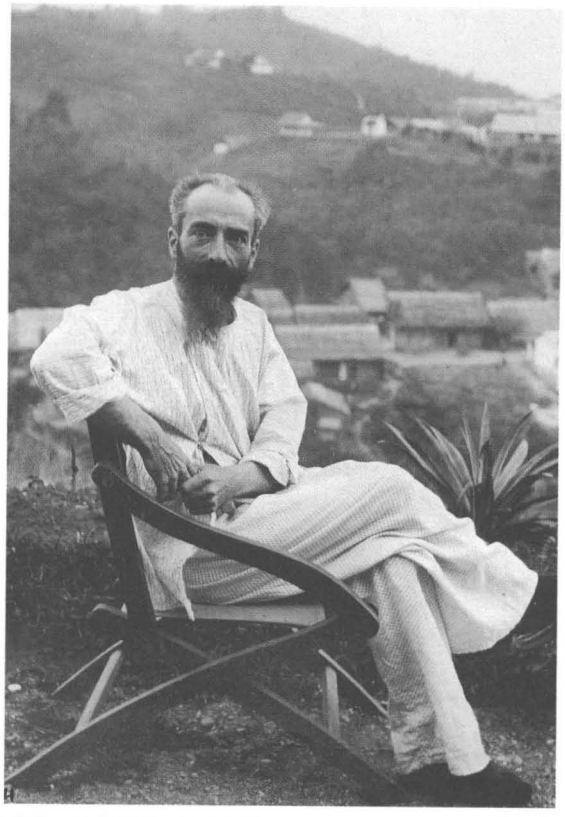
20世紀初頭のフランス人旅行者向けに作成されたフランス語版路線図。

序言 Prologue

请允许我在开始这段奇异经历的叙述之前先行介绍故事的主人公。毫无疑问，得从我的祖母开始。因为正是凭借她在四年中每周两封写给我祖父的家书，我今天才得以了解并叙述这段故事。这些厚厚的信札，浸透着爱和焦虑，絮叨着生活琐事和生计重担，充满了对远在15000公里外的丈夫生活状况的疑问和担忧。要知道，当时书信往来需要三个月的间隔！1903年，我的祖母布朗士正好35岁。她从小就失去了父亲，在共济会的监护下，她得以在巴黎中学教师师范学院受教育，学习期间成绩优异，之后在学院附属中学任教。



布朗士·妈尔薄特（Blanche Marbotte）



乔治·奥古斯特·妈尔薄特

我的祖父乔治·奥古斯特·妈尔薄特出身于军队技工世家，随军在凡尔赛奥仕（Hoche）中学接受教育。他不喜欢军旅生活，中学毕业后在他姐夫那里谋得一个会计师的职位。但是他的冒险精神使他不安于这份职业，于是就去阿尔及利亚瓦赫兰地区（Oranais）史利佛（Chéliff）谷地的殖民企业尝试第一次工作，在那里任一个磷矿的经理，最后以失败告终，此后经济状况一直不稳定。

布朗士和乔治在1902年失去了他们的第一个孩子。那是个男孩，我出生后沿用了他的名字。至于我的父亲让，这段故事开始的时候才是一个6岁的小男孩。

还有小戴妮丝，她不久将进入这个故事里，不过她将以米琪的名字出现。



让·妈尔薄特



妈尔薄特的中国印章。



乔治·奥古斯特·妈尔薄特倚在他的“棚屋”门口眺望远方。

魔力戴妮丝

Denise enchantement

河口，1903年9月24日，星期四

越过南溪河桥的时候，乔治禁不住算了又算。如果自己计算正确的话，今天抵达老街行政部门的汽船应该给他带来邮自法国的一封信（第一封）。现在，他终于双手握着信进入他的“窝棚”里。信封上贴着粉红色邮票，几行蓝墨水写下的字迹跃入眼帘：

乔治·妈尔薄特先生
印度支那铁路公司
瓦利古尔斯基公司
老街（河内转东京）

信上邮戳标明“喀布尔（卡勒瓦多），1903年8月13日”。信漂泊了40天才寄到目的地！乔治无奈地思忖：信是在他动身后随即就写的。不过这毕竟是留在那边的家人与他的联系纽带，一股来自法兰西的清风驱散了亚热带的湿热。说实在的，自从那个星期六的下午以后，他已经没有了时间的概念。那天，在里昂火车站的圆拱玻璃下，他最后一次拥抱了布朗士，深深地亲吻了幼子的面颊。让哭泣着不舍让他离去。此时，这封信使他意识到与亲人的时空距离，两地传书需要近三个月的时间。他本人到达目的地也不过几天时间，但是这几天对他来说是这样的漫长，因为之前他被新鲜的感觉和事务占据了整个身心。当他离开火车车厢的窗户，火车加速运行时，他回想起以前单独或有布朗士陪伴的那些旅行。这条



南溪河与红河汇流处，南溪河桥连接着中国河口和越南老街。

线路对他来说是这样的熟悉，有多少次沿着这条路去马塞，奔赴阿尔及利亚的码头？那个给他留下失败的苦涩，失望的、沮丧的阿尔及利亚！

又一次梦幻般的远行，他的心灵已经完全沉浸在新的冒险之中。诚然，离开他亲爱的家人令他撕心裂肺。布朗士身怀即将出生的孩子，可是他却不能陪伴这个小生命成长。当年他从史利佛归来时让已经6岁，早已不是懵懂的孩童。但是他知道，尽管相隔万里，他的心依旧紧紧与家人在一起。他相信布朗士的坚强和勇敢，她会尽职尽责地照料和教育让。他想象着母子二人坐在驶往诺曼底的另一辆列车上，姐姐欧仁妮将在车站接他们。随即，他回过神来，意识到他乘坐的这趟列车正将驶往一个新的码头，在那里，“澳大利亚人号”邮轮已停靠在拉若利艾特船坞内整装待发。

在他们离别后，布朗士的神经濒临崩溃。“……在那令人肝肠寸断的分别后，我们赶往圣·拉扎尔车站……在那儿，乔治和让照看行李，而我却颓然跌坐在一张长凳上，不知不觉中已泪流满面。即使没有利奥尔（狗）的忠实陪伴，我



马赛的若利艾特船坞。

想任何一个富有同情心的旅客也会来安慰我。”

乔治读到此时已如鲠在喉，这些话又勾起了他的悲怆，思绪把他带回那个熟悉的圣·拉扎尔车站，在车站的不远处，布朗士和让将结束假期重返学校，孤独地面对生活。

1902年9月～1903年9月，何等动荡不安的一年！去年（1901年），假期一结束，人人都忙得不可开交。布朗士一开学便投入到学校的工作中去了；乔治则蜷缩在柏林街的小办公室里处理他的账簿，忙着做年终报表和料理一些企业的账目。大约就是在这段时间乔治萌生了去中国工作的念头。只要稍微关心时局，乔治和布朗士就不可能无视近年来发生在中国的事情。甲午中日战争于1895年结束，唯一的调停结果是：西方列强免除与中国签订一项更加不幸的条约。哦，何等利欲熏心的调停！让我们参阅当时的一本旅游指南是如何阐述的：日本战争令人不快的结局显示出中国的软弱和无力自行解决有可能来自外部的争端。西方国家利用了这种局面来巩固他们在中国海岸的地位。这是能够确保他们的国民人身

安全和签订的条约得以履行的唯一途径。德国以各种借口为由，迫使中国租让胶州湾以及大片区域作为它的势力范围；俄国把手伸向旅顺口和辽东半岛；英国人在威海卫竖起了他们的国旗；法国以99年的租期租借广州湾连带一片区域作为管辖区。这些事件在中国引发了两种不同的思潮：元老派坚持反对外国的渗透；另一方面，一些受失败启发的人士认为应该从“洋鬼子”那里学习科学技术和方法以图重建一个强大的中国王朝。皇帝突然表态支持后一种主张。但是，由于缺乏进行改革所必要的权势，他无法掌控事态的发展……

经过一次政变，慈喜太后重新掌权，并支持那些欧洲人称之为“斗拳者”的秘密社团（义和团）。这个组织顺应了“中国保守派”的不满情绪。

“我们知道此后发生了一系列事件：基督教传教会遭袭击，皈依的中国人遭杀戮，滇越铁路工程受阻，工程师和工人遭殴打，日本和德国驻华公使遭暗杀，教堂被焚毁，天主教徒退避到北京城中的巨大宗教建筑——西什库教堂（le Pei-t'ang）……”

于是，法英德远征军向北京挺进，八国联军于8月28日声势浩大地开进被朝廷离弃的紫禁城内。

“谈判开始了。与此同时，一支由德国元帅瓦德西统领的外国联军占领北京和周围地区。谈判于1901年9至10月间才达成协议。”

这些条约基于他们对中日冲突的干预确立和巩固了中国赋予西方列强的在华利益。在这些众多的优惠条款中突出体现了铁路修建的权益。因为西方人要依靠铁路深入到辽阔的天朝最边远的省份。在这些难以进入的省份中，首当其冲的是“彩云之南的国度”——云南。这个省份位于中国的最西南端，扬子江的支流纵横其间，西面凭靠险峻的山脉屏障， 拥有田园牧歌般的气候和大量的农业和矿产资源。云南令英国人和法国人垂涎，不待义和团战争结束，他们就着手制定进入这个地区修建铁路的计划。

自1880年始，英国人就试图通过外交渠道获得曼谷通往云南的道路建筑权。尔后遇到的困难使他们放弃了这个计划。1885年，一项以缅甸为起点的工程计划问世。工程于1895年动工，经历重重险阻。在这场角逐中，法国人有了紧迫感，他们自然要利用印度支那殖民地的地理优势策划进入云南的通道。然而，印度支那的财政危机使这个计划冷却下来，企业似乎不急于去冒险，为此而建立的财团

也迟疑不前。1900年，吉艾（E. Giret）在《印度支那》杂志上撰文道："法国人躁动而不行动，英国人如是说。另外他们也在利用受到近乎于武力威慑行动惊吓的民众的不满情绪。"然而，在保罗·杜梅[*]（Paul Doumer）的影响下，事情有了进展。1897年，在北京开始了关于在云南修建一条铁路线的谈判。一些旅行者试图沿红河谷通过"万阶路"进入云南。他们的游记描述了这个工程的艰巨性。

第一次初步勘察由佩纳甘（Pennequin）上校负责，他的使命和目的是"寻找一条便捷的通道而不引起当地居民的怀疑"。尽管第一次行动就绘制出了草图，但是这个使命的实施者是戈斯兰（Gosselin）少校和斯米德（Scmidt）上尉及伯拉（Bellat）上尉率领的勘察队。他们得出的结论是蒙自为必经之路，并且建议选择两条路线：第一条取道宋猜河流域，第二条走南溪河流域。施工建设由印度支那工程建设总指挥吉约莫多（Guillemotot）负责进行。但是他的行动遭到总督的反对，总督以禁止使用勘测仪器等手段百般阻挠。

老街与蒙自之间的区域地势险要。下面是一个旅行者对这个地区的描述：

第一段路将是艰巨且十分耗费人力和财力的。这里不再是东京（即今越南北部地区，包括河内，后同）的地界，也不属于中国，而且这个中间地带蜿蜒着一段攀升的羊肠小道，沿途地势起伏跌宕，凸凹不平，环境恶劣，荒无人烟，几乎不具备任何居住条件。但铁路就是沿着这样的小路修筑起来。这条米轨小铁路将几乎嵌陷在地下，犹如液体般隐秘渗透延伸。这样的路要抵达并深入到中国内地，无疑会令人咋舌和担忧。这条路的最初150公里（正在勘测中）要穿过一个美得令欧洲人惊讶，又险恶得夺人性命的地区。勘测路线的许多人就是在这里命丧黄泉的。从老街至蒙自，要经过一个或者是一连串的山口。那里奔泻着一条激流，瘴气蒸腾。这是一个中等海拔的地带，但是铁路要经过的路线上却耸立着奇特的断层和怪异的斜坡，沿途有无数条小河拦路，河水落差形成的瀑布达60米。可以把这个地区与无路可走、环境恶劣的瑞士山区相提并论。可以想象那几个法国人在这里的生存条件。在去年10月铁路开工前，他们进行3公里路的勘测需要骑马跑5个小时。

---

[*] 法兰西第三共和国第13任总统，1896～1902年间任法属印度支那总督。



YU-NAN. - 2me Série - N° 13
Opérateurs du Chemin de fer au Yu-Nan

滇越铁路的施工者和他们艰苦的工作环境。

第一段路线的勘测困难重重，在经过艰苦卓绝的工作后，一批1/1000和1/500的测绘图被制作出来。这些图纸用经纬仪、测绘平板和测斜仪标尺绘制，是在众多中国老百姓的眼皮底下完成的。中国人尚不明白这是在做什么，一个草案就已经被确定下来，工程预算需耗资7000万法郎。1898年4月10日，一项中法协议允准“自东京至云南府的铁路修建权归属法国政府和他指定的公司，由中国政府提供土地。”这条路线须由中法两国政府共同协商确定。尽管1898年的法律条文规定法国云南铁路公司所需的贷款由印度支那总督府担保执行，银行以投资风险为由迟迟不肯兑现，以至计划把铁路修筑权移交法国公共工程部执行。因为要面临外交纠纷的局面最终导致这个方案流产。这期间，一项新的使命即将启动，计划在7个月内完成从老街至蒙自的地形测绘全图，共175公里，外加125公里的附加勘测图。这段工程被视为一个壮举，因为施工条件异常艰巨，需要克服