



从这里走向世界丛书

滇越铁路

段 锡 编著 张长利等 摄影

YUNNAN-VIETNAM
RAILWAY —— 跨越百年的小火车

云南出版集团公司 云南美术出版社



从这里走向世界丛书

YUNNAN-VIETNAM
RAILWAY

段锡 编著 张长利等 摄影

滇越铁路

——跨越百年的小火车

江苏工业学院图书馆
藏书章

云南出版集团公司
云南美术出版社



图书在版编目(CIP)数据

滇越铁路：跨越百年的小火车/段锡编著；张长利等
摄. —昆明：云南美术出版社，2007.12

ISBN 978-7-80695-580-2

I.滇... II.①段...②张... III.铁路运输—交通运输史—
史料—云南省 IV.F532.9

中国版本图书馆CIP数据核字 (2007) 第167081号

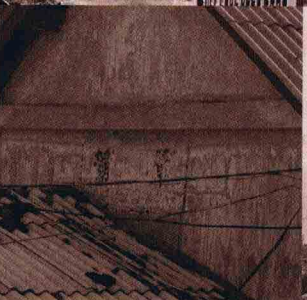
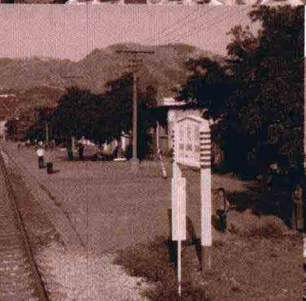
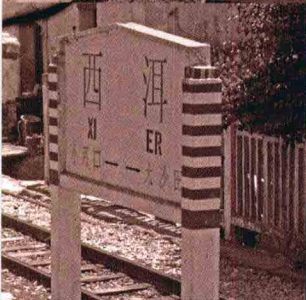
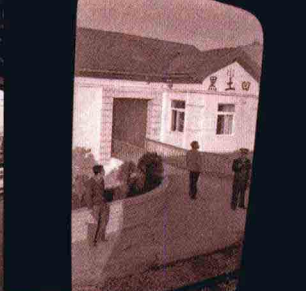
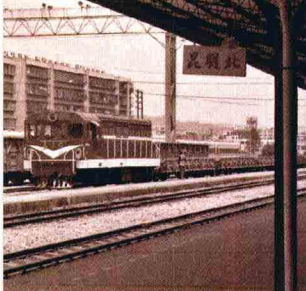
责任编辑 向云波 诸 芳
整体设计 向云波
责任校对 诸 芳 梁 红

滇越铁路 ——跨越百年的小火车

段 锡 编著 张长利 等摄影

出版发行 云南出版集团公司
云南美术出版社
(昆明市环城西路609号)

制 版 昆明雅昌图文信息技术有限公司
印 刷 昆明富新春彩色印务有限公司
开 本 787×1092mm 1/16
印 张 24.25
版 次 2007年12月第1版第1次印刷
印 数 1~3000
ISBN 978-7-80695-580-2
定 价 86.00元





《从这里走向世界》丛书编委会

编委会主任

汤汉清

编委会副主任

夏代忠 彭 晓

总策划

彭 晓

主编

彭 晓

副主编

杨旭恒 黄昱松 方绍忠

编委

杨朝晖 诸 芳 向云波 蒋翼坤

钱 怡 段 锡 张长利 周 勇

李锦华 张文璞

审定

苏应奎 方绍忠

监制

蒋翼坤

丛书设计

向云波

《滇越铁路——跨越百年的小火车》编委会

主编

彭 晓

副主编

段 锡 张长利 向云波

编委

诸 芳 蒋翼坤

黄 庆 钱 怡 张文璞

撰文

段 锡

图片说明

彭 晓

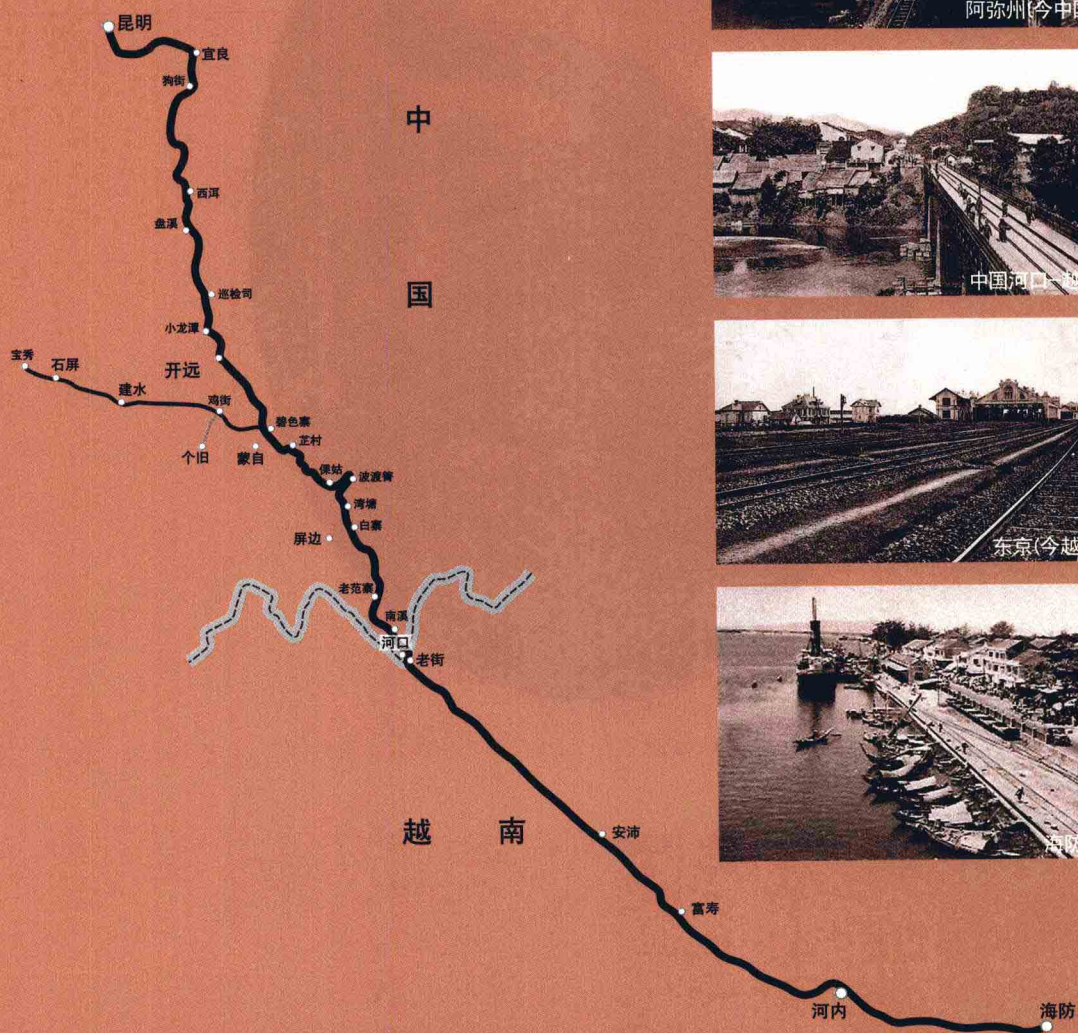
摄影/图片供稿

方苏雅(法) 张长利 彭 晓 向云波

黄 庆 段 锡 任 琴 樊翹栋

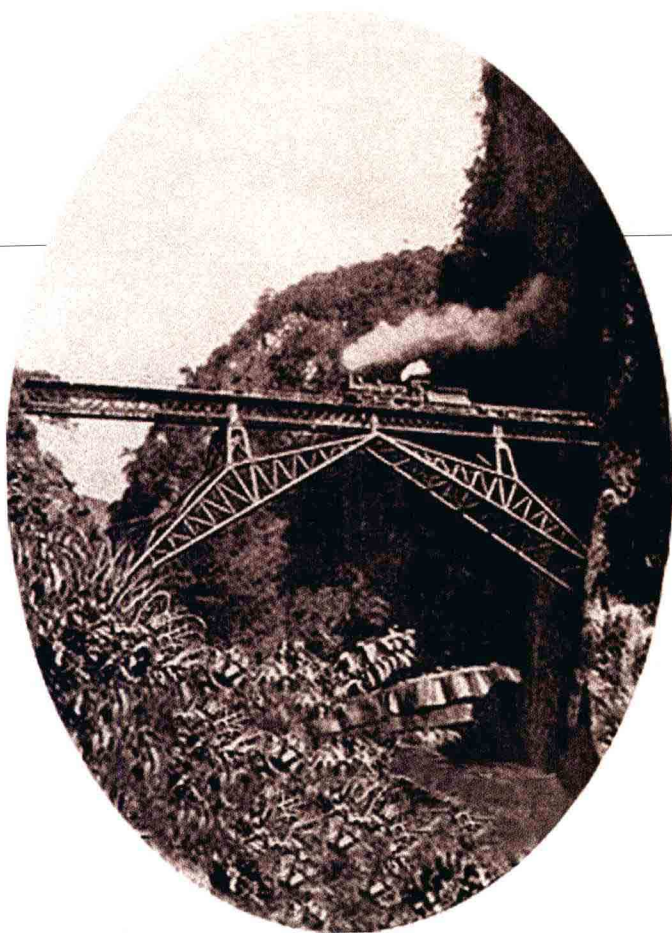
和中孚 陈云峰 等

滇越铁路线路图（此图仅为示意之用，不作为任何地理意义上的证明或依据）。粗黑线为滇越铁路（中国段内现称为昆河铁路），细黑线为原个碧石铁路（现称蒙石铁路）。



目录

Contents



P A G E

2>	一	开篇的话
20>	二	云南：上天赐予的福地
30>	三	高卢雄鸡的崛起
44>	四	丧权辱国的大清王朝
60>	五	强权下的修路宏图
74>	六	一个法国领事的云南印象
96>	七	中越古道与蛮耗口岸
114>	八	蒙自海关
124>	九	东西线的勘定
136>	十	艰巨的工程
152>	十一	“人字桥”
166>	十二	利益既得
176>	十三	袁嘉谷返滇
186>	十四	石龙坝电站
198>	十五	锡都个旧声震海外

P A G E

216>	十六	特等车站碧色寨
236>	十七	小站风景线
250>	十八	“米其林”传奇
262>	十九	“自来水”
270>	二十	云南人的骄傲——个碧石铁路
292>	二十一	汽笛声振洪流滚
308>	二十二	抗战中的丰碑
320>	二十三	收回路权
328>	二十四	历史的见证与嘲讽
336>	二十五	老路新生
344>	二十六	有力的支援
350>	二十七	铁路大发展与泛亚新歌
366>	二十八	尾 声



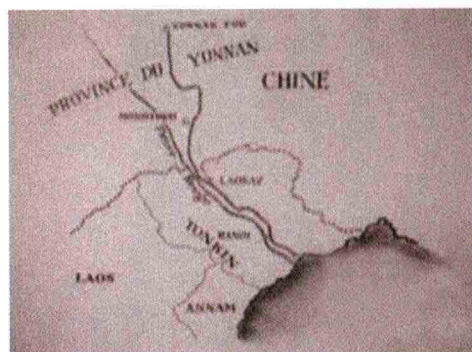
一 开篇的话

一百年前，当大清王朝摇摇欲坠、年轻的革命党人正准备着发动武装起义、在中国建立共和政府的时候，绝大多数中国的老百姓还在过着『日升而起，日落而息』的生活。有谁会想到，在清朝疆土上最偏僻、落后、封闭的西南边陲——云南的荒山老岭之中，一个巨大的铁路工程正在兴建中。这就是被当时西方媒体誉为『世界三大工程奇迹』之一的滇越铁路。



【左页图】行驶在云南崇山峻岭中的滇越铁路米轨火车。

【右页图】1910年滇越铁路全线通车时，法国一些报刊上刊登的滇越铁路线路简图。



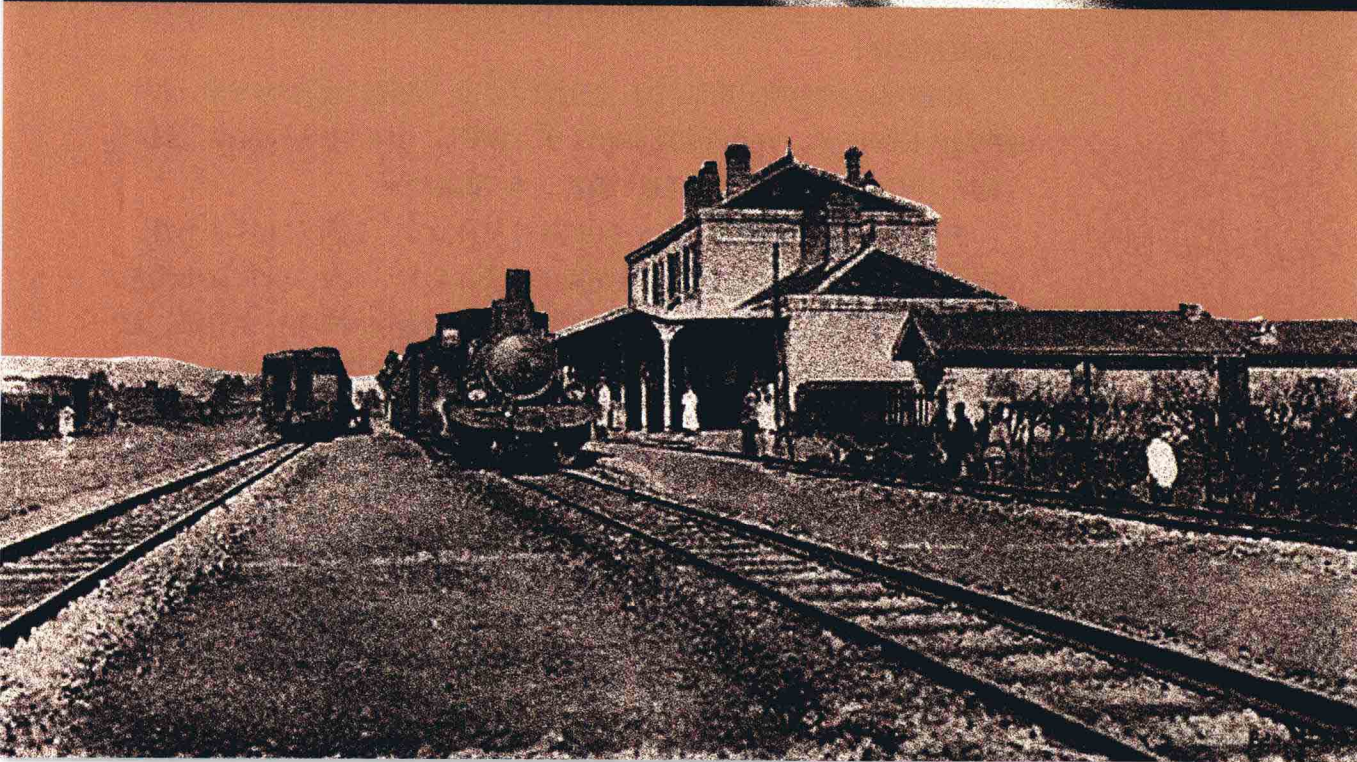
滇越铁路的始作俑者是远在万里之遥的法兰西帝国，具体的组织者是法国印度支那殖民政府。其目的是趁腐败无能的清朝政府风雨飘摇之际，强行夺取中国的路权，从法国的殖民地越南修建铁路北上，直达中国云南的腹地昆明，继而控制中国西南地区，最终分化、蚕食中国，使之成为法国殖民扩张的牺牲品。

法国人的如意算盘是这么打的，可历史的发展却没让法国人遂愿。“赔了夫人又折兵”这句俗语用到这里是再合适不过的：法国殖民政府耗费巨资一厢情愿地修建了滇越铁路，而最后给法国殖民政府致命一击的，恰恰也是这条滇越铁路！

滇越铁路北起昆明，南抵河口，经过河内，止于海防。全长854千米，其中越南境内长389千米，中国云南段长465千米。1957年，其中国云南段改名为昆河（昆明—河口）铁路，但大家还是习惯称之为“滇越铁路”。

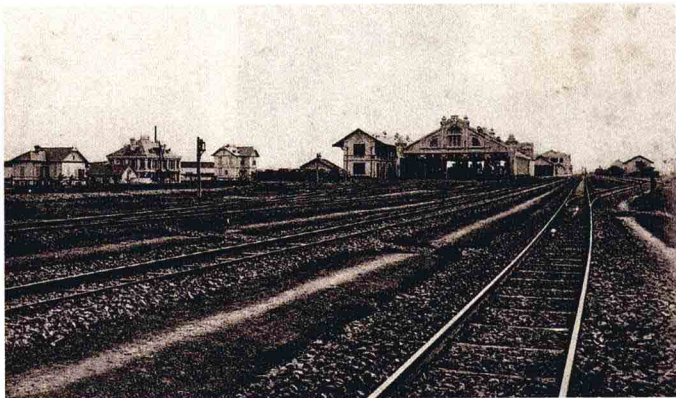
滇越铁路1903年10月开工，1910年1月30日通车，历时六年零三个月。在许多中国人还不知道工业时代的交通工具为何物时，云岭高原的深山沟壑之中竟然先于全国跑起了蒸汽机车。无疑，它是云南境内的第一条铁路，是当时云南惟一的一条运输大动脉，也是当时中国西南地区的第一条铁路、中国通往国外的第二条铁路。

几十年前，人们还习惯用“落后”、“封闭”、“荒蛮”等字眼形容云南，殊不知在一百年前，当内地还在用牛马车代替脚力、用香油灯照明时，云南却已在崇山峻岭中奔驰着小火车，点上了电灯，用上了“自来水”——这是云南人引以为自豪之事。



〔左页图〕位于昆明市塘子巷的原云南府（昆明）车站，是滇越铁路最早的终点站。此车站已在20世纪70年代拆除，终点站由新建的昆明北站取代（清末）。

〔右页图〕越南东京（今河内）车站。在法国殖民统治时期，东京（河内）是法国驻印度支那殖民政府的所在地，又是纵横南北东西的铁路枢纽（20世纪初）。



有史以来，云南的先民创造了无数光辉灿烂的地域文化，如青铜文化、稻作文化、茶叶文化、马帮文化……然而，先民们是在一种自然经济、小农经济的落后封闭状态中、以马帮行进的缓慢速度创造出这些优秀文化的。

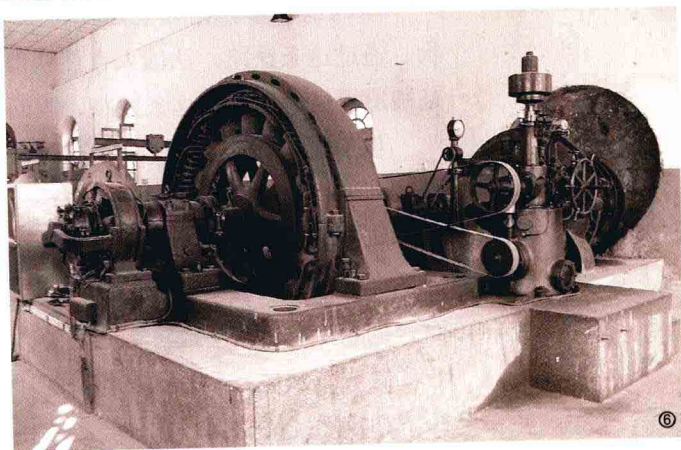
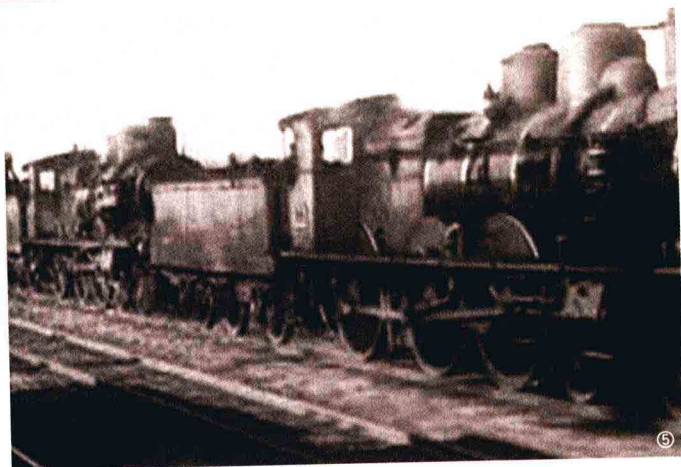
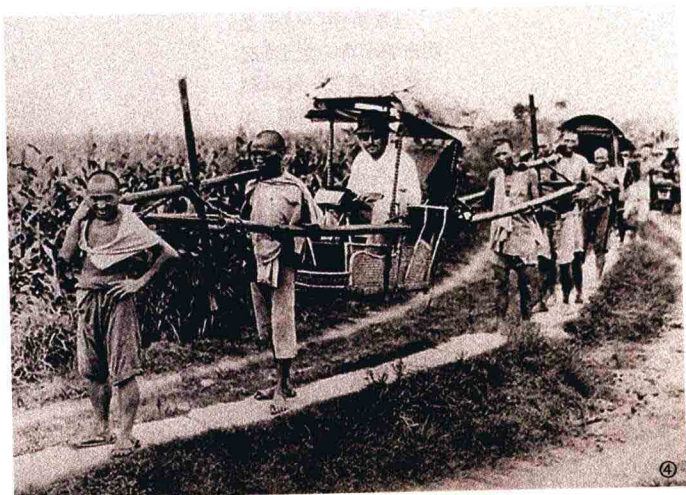
1910年的蒸汽小火车，让云南开始了解世界，也让世界开始认识云南，并以列车的速度实现着社会、经济、文化、生活的巨变。

近百年来，滇越铁路上的小火车就在云南人的身边来来去去，未有一刻停息。它的神秘、它的悠远、它的耻辱、它的血泪、它的成果、它的功绩令世人瞩目，但长期以来，有关部门和媒体却极少提到它，与云南近代史有关的书籍、报刊也避开不提或者只是含糊其辞地提及，似乎都在有意地忽略、回避这条铁路。

原因很简单，因为它是在特殊历史条件下法国殖民主义扩张政策的产物。通过这条铁路，法国人自然获得了丰厚的政治、经济利益与特权。云南是被迫、被动地修筑这条铁路，因而云南也是被迫、被动地“对外开放”。

但客观地看，滇越铁路的建成通车，近百年来对中国云南经济、文化发展有没有起到重大作用？对推动云南社会文明进程起没起到积极的促进作用？回答也是肯定的：1910年的列车对云南产生了巨大的震撼和影响。这种震撼前所未有的，这种影响涉及云南政治、经济、文化、生活、习俗等方方面面，也涉及中越两国经济文化交流以及革命斗争的互相支援和支持。

首先，滇越铁路修通，打破了中国云南几千年原始、封闭、落后的小农经济和自然经济状况。此前，云南由于明显的交通障碍，整个社会是自给自足的经济形式，社会生产力水平低下，社会分工不发达，生产规模小，没有工厂，最大的生产单位是“作坊”，人数一般不过几人或一二十人，成不了气候，且生产单位（包括城镇、乡村）分散、孤立、互不往来。这种状况必



①中国北方最常用的交通工具——独轮车（清末）。

②在较为平坦的土路上,当时中国最主要的交通工具是马车或牛车（清末）。

③在独轮车上装上风帆,节省了不少体力（清末）。

④人力轿。中国南方多大山河流,交通十分不便,只能靠人力轿或骑马出行。此轿有顶,是为官轿（清末）。

⑤滇越铁路最早使用的蒸汽机车头。由于云南一段山大坡陡动力不够,很多路段都要用两个机车头来牵引（清末）。

⑥昆明石龙坝水电站的德国西门子发电机组。该电站是中国第一座水力发电站（民初）。

然导致人们的思想行为因循守旧，墨守成规。毛泽东同志分析中国封建时代的特点时曾指出：“自给自足的自然经济占主要地位，农民不但需要生产自己需要的农产品，而且生产自己需要的大部分手工业品。地主和贵族对于从农民剥削来的地租，也主要是自己享用，而不是用于交换。那时虽有交换的发展，但是在整个经济中不起决定的作用。”

火车的鸣笛声宣告着一个工业时代的到来，大清王朝的西南大门就这样被打开了。这是任何人力和棍棒都无法抵挡的钢铁之物，它带来了速度和力量，更重要的是它带来了西方的工业文明与新观念。一种传统的运输方式在铁路的冲击下渐渐消失，在这片土地上，意味着一定有许多东西将被改变，包括带动了沿线许多城镇，如昆明、个旧、蒙自、开远、宜良的兴起和繁荣。因而，滇越铁路通车，打破了云南落后封闭的状况，改善了云南的交通，促进了云南城乡建设和发展。

一百年前，人们通过秦五尺道出省到北京要三个多月，仅走出省门也要十天半月。在数千年的历史长河中，云南人就是用这种速度，通过驿道和山路创造了马帮文化、青铜文化，真是壮哉何其艰！但是在中华文明史中，遥远的边陲省份云南着墨并不多，即使提及，也大多是在讲野史、流放、荒蛮之类的轶闻趣事中。

滇越铁路修通后则不然，云南自此出现了巨大的变化。有了小火车，从边境河口到省府昆明，再慢也不过一天一夜的工夫，从昆明乘火车经越南海防到香港不过一个星期，到北京、上海也只需十余天的时间。便利的



一队正在茶马
古道上行进的马帮
(清末)。