

滇越铁路百年纪事

1910年

的
列车

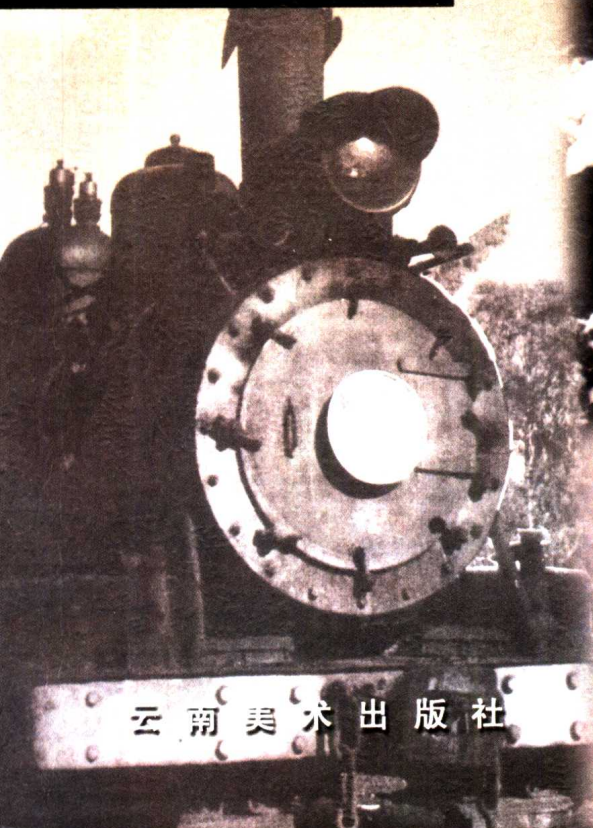
段
锡
著



袁嘉谷



蔡锷



云南美术出版社



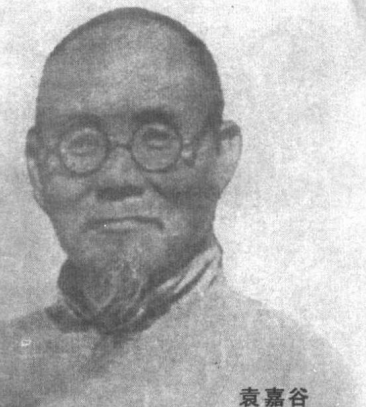
陈鹤亭

滇越铁路百年纪事

1910年

的
列车

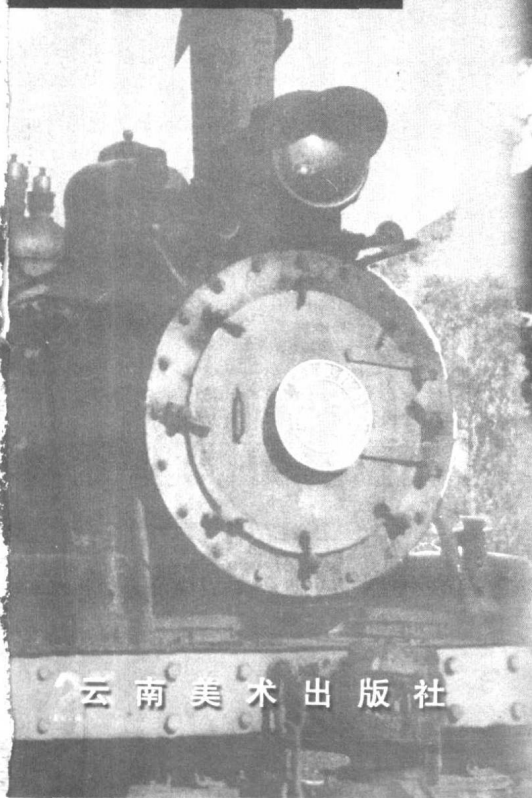
段
锡
著



袁嘉谷



蔡 锷



云南美术出版社



陈鹤亭

策 划：谭中兴
责任编辑：周文林 杨朝晖 蒋翼坤
摄影供图：张长利 段 锡
封面设计：罗 江

1910 年的列车

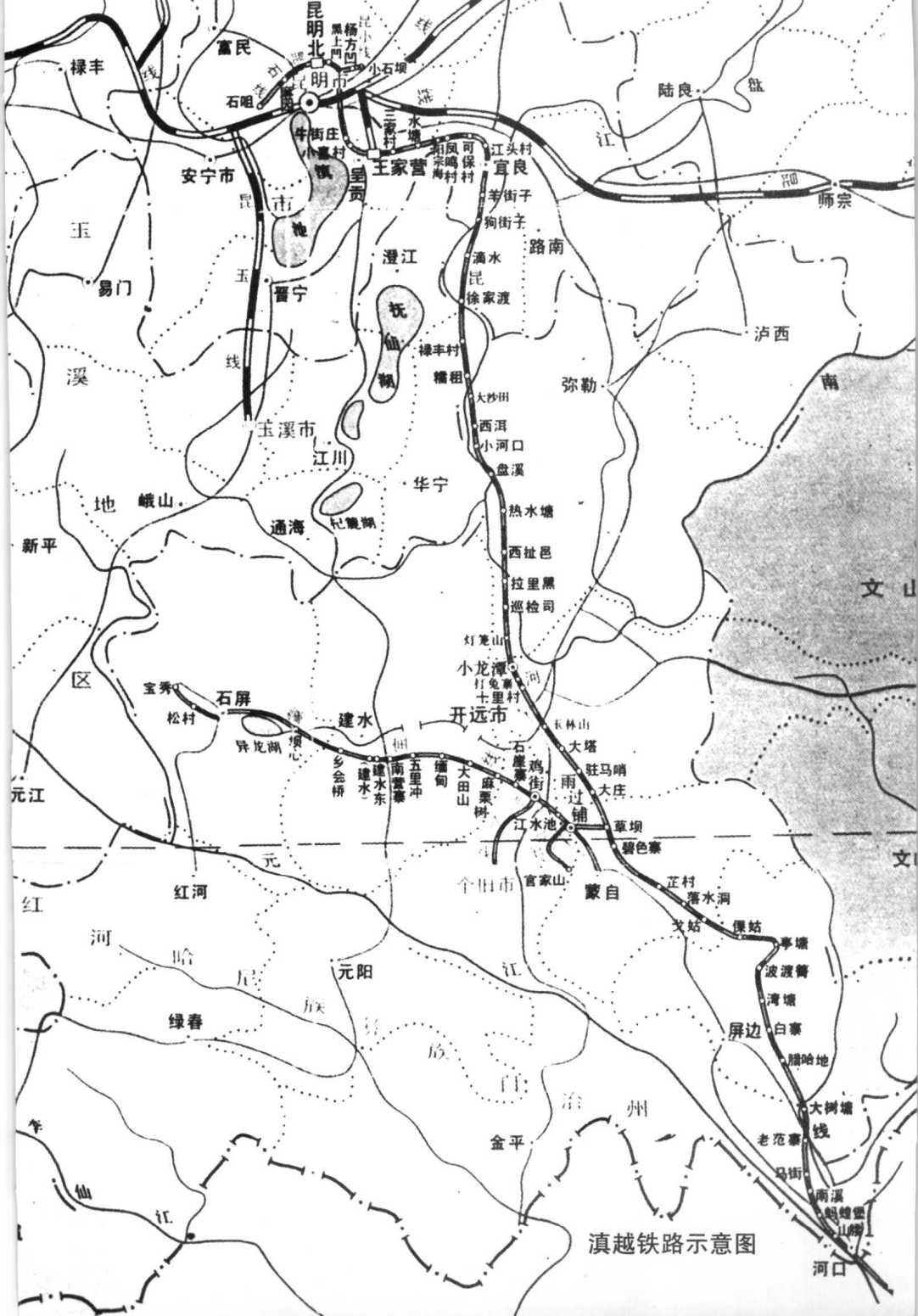
段 锡 著

*

云南美术出版社出版发行
(昆明市环城西路 609 号)
四川省南方印务有限公司印装

*

开本：1/32 印张：15.75 插图：107 字数：200 千
2002 年 12 月第 1 版 2003 年 5 月第 1 次印刷
印数：1—5000
ISBN7-80586-943-X/Z·119 定价：25.00 元



目 录

第一章 1910 年的震撼 (1)

1910 年的列车，惊世震撼，它打破了数千年来云南封闭落后的自然经济状况，并以列车速度实现着社会、经济文化的剧变，可以认为是云南对外开放的起始。

第二章 神奇、美丽的红土地 (29)

云南是研究人类起源、民族历史文化、立体气候及古生物演化的博物馆。

第三章 险峻优美的地貌 (47)

滇越铁路沿途山大坡陡，沟壑纵横。从碧色寨到河口近 200 公里的线路，基本没有一段直线，从车尾到车头始终看不到透视点。

第四章 掠 夺 (87)

滇越铁路像一根吸管，20 世纪初叶，帝国主义吮走了云南巨大的资源财富。

第五章 修路缘起与蒙自开关(103)

滇越铁路的修筑得追溯到鸦片战争与《中法续议商务专条》、蒙自开关。除政治、经济原因外，云南气候也是法国人垂涎之理由。

第六章 东西线的勘定 (130)

东西线的勘测、确定，经过了几个反复，最后采用了东线方案，恍成了历史的遗憾。

第七章 艰巨的工程施工 (147)

艰巨的工程，险峻的山势，滇越铁路被西方记者称之为：除巴拿马运河、苏伊士运河外，世界第三大工程。

第八章 人字桥 (174)

“人字桥”是中国近代著名桥梁之一，为法国人保尔·波登设计。它艰巨的工程令人发怵，仅修此桥就死了路工 800 人。

第九章 特级站碧色寨 (190)

碧色寨以其靠近云南第一个海关蒙自和个旧锡矿的地理位置优势，被选定为滇越铁路的特级车站。

第十章 奔驰如飞的米西林机车…………… (216)

时速可达 100 公里的“米西林”机车，无异于土行孙降临，孙悟空在世。一段时期，“米西林”成了国人形容快的代名词。

第十一章 一组“枯燥”的数据…………… (228)

技术设备、整备设备、给水设备，貌似枯燥的数字，却是列车运行的重要条件，不可不知。某种意义，它还解答了滇越铁路修筑的许多技术问题。

第十二章 中越古道和红河…………… (255)

中越古道，指昆明、蒙自到蛮耗间的陆路马帮运输线及蛮耗到越南海防间的红河水上运输线。

第十三章 税务司署与监督署…………… (278)

20 世纪前半叶，仅关税一项就是了不得的数字，对云南的经济、文化建设起了很大的作用。

第十四章 周云祥起义与河口起义…………… (288)

周云祥起义与河口起义，是中国最早的矿山工人武装斗争和铁路工人武装斗争。目的是“抗官仇洋”“阻洋修路”。

第十五章 路权斗争…………… (308)

争取滇越铁路路权的斗争旷日持久，近乎半个

世纪。之中既有默默的抗争，也有面对面的交涉，以及武装冲突的获取。1946年3月，法国放弃在华治外法权及特权，滇越铁路路权正式回归中国。

第十六章 中国第一水电站…………… (319)

石龙坝水电站是中国水电发展的老祖宗。滇越铁路通车促成了石龙坝水电站的建设。该电站是云南最早民营集资兴办的企业。100年前引进使用的德国西门子发电机组今天还在运转。

第十七章 锡都崛起…………… (336)

蒙自开关和滇越铁路通车后，个旧锡出口量年均已达数千吨，个旧成了中国起步较早的工业城市。

第十八章 个碧石铁路…………… (350)

个碧石铁路是为便利滇南运输及个旧锡业发展而修筑的中国惟一的一条民营铁路。

第十九章 中国民营铁路鼻祖陈鹤亭…………… (382)

陈鹤亭不仅开了地方民营铁路之先河，也开了中国民营铁路之先河。他担任锡务公司总理期间，挽救了濒临危难的个旧锡业生产。

第二十章 锡都实业家缪云台…………… (392)

缪云台是著名爱国民主人士、政治活动家，是近代云南闻名遐迩的实业家。

第二十一章 袁嘉谷两度返滇…………… (407)

袁嘉谷，清朝最后一个经济特科状元，也是中国封建社会最后一个状元。他两度返滇正赶上滇越铁路通车伊始。

第二十二章 蔡锷阿迷一夜惊魂…………… (420)

蔡锷离开京城回到云南举事讨袁，返滇途中，阿迷(开远)一夜惊魂，成了中国历史上不朽的传奇。

第二十三章 宋美龄蜻蜓点水…………… (433)

宋美龄乘“米西林”机车借口到开远一游，引起了该地区的轰动。但她仅呆了一夜，翌日又匆匆离去，从此却成了滇南人的闲谈聊资。

第二十四章 传奇夫妇…………… (443)

火车司机黄绍山夫妻在滇越铁路上风雨一生，是滇越铁路产生与发展的活见证。他俩所生的 10 个子女，一半在中国，一半在越南……一切都演绎着传奇色彩。

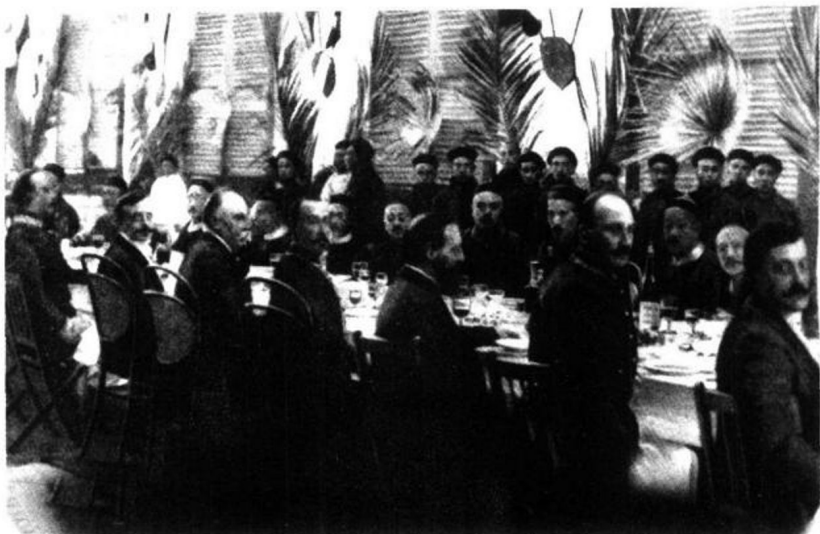
第二十五章 滇越铁路新歌…………… (456)

泛亚铁路的蓝图为百年风雨的滇越铁路描绘了广阔前景，唱响了滇越铁路新歌。

后 记…………… (485)

第一章 1910 年的震撼

1910 年的列车，惊世震撼，它打破了数千年来云南封闭落后的自然经济状况，并以列车速度实现着社会、经济文化的剧变，可以认为是云南对外开放的起始。



1910 年通车典礼

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。通车庆典之日，滇越铁路公司总办马仙日登邀请了云贵总督李经羲和各司道大员，在位于昆明塘子巷的滇越铁路一等站云南府车站举行通车仪式。会议气氛热烈隆重。车站四处张灯结彩，不惟锣鼓喧天，龙狮竞舞，仅鸣放礼炮的时间就足有半个小时。会上不算被邀请出席的大员及各界知名人士，仅自发围观的群众就里三层、外三层，水泄不通。站外、机口外不能亲眼目睹，只能听声的人更不计其数，全部加起来不下两万。人



们奔走相告，互相传讯。大多数人并未思考，也不曾思考铁路的性质、“路权”等问题。而眼前活生生的事实是：在许多云南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，竟然先于全国大多省份地区跑起了蒸汽机车。无疑，它是云南境内的第一条铁路，在没有汽车运输的情况下，是云南当时惟一的一条运输大动脉；是中国西南地区的第一条铁路；全国当时通往国外的第二条铁路。人们常常习惯用落后、封闭等字眼形容云南等西南边疆的一些省区，殊不知云南在一百年前，当内地省区还在用牛马车代替脚力，用香油火照明时，却已在群山峻岭中奔驰着列车，点上了电灯，这也许是云南人民应引以为骄傲、自豪之事。

人们习惯将云南形容为美丽、富饶、神奇，云南的先民创造了青铜文化、稻作文化、茶叶文化、马帮文化……然而，也得承认，在一百年前的云南，尽管有数千年的文明史，但先民们是在一种自然经济、小农经济的落后封闭状态下，以马帮行进的缓慢速度创造优秀文化的。

是 1910 年的列车，使云岭大地



百年列车贯南滇



发生惊世之震撼，让云南开始了解世界，也让世界认识云南，并以列车速度实现着社会、经济的剧变。

滇越铁路通车已近百年，多年来，云南的历史学家、经济学家、作家们均极少提到它，甚至是讳莫如深；而与云南历史有关的书籍也避开不提或在贬义上提及滇越铁路，似乎这条铁路对云南历史、云南人民的经济生活从未发生过什么影响，连火车汽笛的长鸣与轮轴的“扎扎”声在云南的大山中也从来未响过。大家似乎不约而地、有意地忽略、回避这条铁路，而把过去的时代，过去的云南描绘成一个充满奇风异俗的与世隔绝的乌托邦。收集整理的尽是优美的民间传说、民间故事，用的尽是“神秘”

“悠远”“亘古”“斑驳绚烂”“丰富多采”等褒扬的词句。其实滇越铁路就在身边，并早已滞留在云南人的心中，与大家的生活密切相关，甚至到今天也仍是云南南北大动脉。原因很简单，因为它是在特殊历史条件下帝国主义侵略、法国殖民主义政策下的产物，是被迫、被动修筑的国际铁路及被迫、被动地对外开放。通过这条铁路，法国人自然获得丰厚的政



治、经济利益与特权。但客观讲，滇越铁路的建成通车，除了法国人侵略、掠夺之外，近百年来该铁路对云南经济、文化发展有没有起到重大作用呢？对于推动云南社会文明进程有没有起到积极促进作用呢？回答也是肯定的。它充分体现了 1910 年的列车对云南的震撼和影响。这种震撼前所未有的，这种影响涉及云南经济、文化的方方面面。

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、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存在，社会生产力水平低下，社会分工不发达，生产规模狭小，没有工厂。最大是“作坊”，可以算工厂的前身，人数一般不过几人、一二十人，成不了气候，且单位（包括城镇、乡村）分散、孤立、互不往来。这种状况必然导致人们的思想、行为因循守旧、墨守陈规、闭关自守。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。”毫无疑问，一百年前的云南属于生产力低下的自然经济状况。

滇越铁路通车，一种传统的运输方式在铁路的冲击下渐渐消失，甚至带动了沿线许多城镇昆明、个旧、蒙自、碧色寨、开远、建水、蒙自等的兴起和繁荣。就连路南县（今石林县）的禄丰村，原是一个地处深山、外人罕至的村庄，铁路通车后，当地人有的开山场、办木料，有的烧炭或运销农产品，很快就由沉寂变得沸腾起来，不少人家因此致富……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，加速了云南自然经济向商品经济的转化，促进了云南城乡建设和发展。

诚然，云南有历史悠远的秦五尺道、有辉煌灿烂的马帮文化，但一百年前，人们通过秦五尺道出省到北京要三个月，仅走出省门也要十天半月。李乔先生是云南著名的彝族作家，今年已九十余岁，是土生土长的滇南石屏人。他告诉记者，他的祖父



当年给人当保镖，去一趟北京走了三个月。在数千年的历史长河中，云南人就是用这种速度，通过秦五尺道创造了马帮文化、青铜文化，真是壮哉何其艰！翻开《东周列国志》、《前后汉演义》，哪一个章节里提到过云南？在中华文明史中，遥远的边陲省份云南一般是轻描淡写的，在早期的中央王朝命运史中从未扮演过重要角色。大多是讲野史、流放地、蛮子之类的轶闻趣事才提到云南。《三国演义》中诸葛亮为解除后顾之忧，集中精力北伐，而对云南进行南征、平息活动。在第八十七回到第九十回中就写道：“征南寇丞相大兴师，抗天兵蛮王初受执”“驱巨兽六破蛮兵，烧藤甲七擒孟获”等。

但滇越铁路修通后则不然，云南出现了一桩划时代的大事，有了云南列车，还是国际列车，也是中国最早的列车之一，不能不令世人瞩目，也令云南人引以自豪。与昔日相比，从河口到省府昆明，再慢也不过一天一夜的工夫；从昆明乘滇越铁路列车经越南海防到香港不过一个星期；到北京、上海，也不过是十余天的时间。便利的交通必然促进经济文化的交