

YUNNAN: THE LINK BETWEEN
THE INDIA AND YANGTZE RIVER

云南：联结印度和扬子江的锁链

● 19 世纪一个英国人眼中的云南社会状况及民族风情

H·R 戴维斯 / 著

李安泰 和少英

邓立本 何昌邑

鲍江 / 译

云南教育出版社



174

YUNNAN: THE LINK BETWEEN
THE INDIA AND YANGTZE RIVER

云南：联结印度和扬子江的锁链

● 19 世纪一个英国人眼中的云南社会状况及民族风情

H·R 戴维斯 / 著

李安泰 和少英

邓立本 何昌邑

鲍江 / 译

云南教育出版社



图书在版编目(CIP)数据

云南：联结印度和扬子江的锁链·19世纪一个英国人眼中的云南社会状况及民族风情／（英）戴维斯著，李安泰等译．—昆明：云南教育出版社，1999.11

I. 云… II. ①戴…②李… III. ①风俗习惯—云南—图集②地方史—云南—史料 IV. K892.474

中国版本图书馆 CIP 数据核字（1999）第 14997 号

责任编辑	张 强
封面设计	高 伟
责任技编	汤家力 荣 璟
书 名	云南：联结印度和扬子江的锁链 • 19世纪一个英国人眼中的云南社会状况及民族风情
著 者	H·R 戴维斯
译 者	李安泰 邓立木 和少英 何昌邑 鲍 江
出版发行	云南教育出版社（昆明市书林街100号）
印 装	昆明市西站彩印厂
开 本	889×1194 1/32
印 张	10.375
字 数	255 000
版 次	2000年4月第1版
印 次	2000年4月第1次印刷
印 数	1~1000
书 号	ISBN 7-5415-1710-0/K·34
定 价	15.00 元

出版说明

此书被我国民族学、外交史、经济史、交通史等学术界公认为极具参考价值。在某些国家和地区甚至被有些学科视为经典之作，是研究 19 世纪末的云南社会状况、风土民情不可替代的参考图书。鉴于此，我们组织了有关专家翻译并于出版。

由于原作者的偏见和意识形态等原因，地对云南的观察过程中难免带着个人的成见，加之其不可能用正确的民族观考察民族的情况、生活习俗等，难免流露出猎奇和对云南少数民族歧视的心理，故，特作如不说明：

1. 为保持原著的韵味，原著中的行政机构和民族、地名等的称谓，均照原著直译，不再按现在的要求标注。

2. 原著中有关量、单位均为当时国际通行的单位制，为保持原著的叙述风格，也未按现在的标准换算标注。

3. 为保留 19 世纪末英国人的语言习惯、引文标准等，也保持原著的风格直译。

需要特别说明的是，这是 19 世纪末一中英国人对云南走马观花后的记录，其中也不乏道听途说，作者的一家之言只能作为参考资料。

H176/10

内容简介

一百年前，英国学者 H.R. 戴维斯在参加英国拟在云南修筑铁路，从而联结起印度和中国长江中下游的可行性研究项目。他从 1894 ~ 1900 年间，先后 4 次到云南进行徒步调查，其行程几下公里，考察了云南几下所有重要的地区，所到之处对云南各地的民族情况、气候物产、人文地理等做下调查记录。由下作者庠人到了云南许多边远地方，这些地方当时交通闭塞甚至内地学者们都从未涉足，因此他取得了许多第一手田野调查的珍贵资料，记录了许多风情奇趣，填补了当时中国西南有关民族学、经济学、社会学、政治文化方而资料的不足。

举凡研究我国近代西南民族史、外交史、经济史、交通史的学者专家，大多都知道这本中，甚至引用过本书的资料。著名学者方国瑜先生还专门介绍过本书。同时本书附有作者在进行调查时所摄的许多历史照片，以一个外国大的眼光未看云南，这些精彩的照片尸映了一个外国人眼中云南的风步大情及 19 世纪中国而南边疆精况，具有较高的价值。

本书于 1911 年在价敦出版后，曾在台湾等地出版（英文），后又译成日文在日本再版。

目 录

前 言	1
云南及其交通	4
修建从八莫到中国的铁路的建议	8
云南铁路	12
南坎和勐卯	22
从勐卯到蛮允和八莫	29
从仰光到昔董	40
从昔董到腾越厅	45
从腾越厅到永昌府	61
从永昌府到大理府	74
从大理府经顺宁府到滚弄	84
从滚弄到思茅	99
思茅和普洱	110
从普洱到耿马	117
从耿马经芒市到八莫	122
从八莫到腾越	129
瑞丽江上游和萨尔温江	137

2 云南：联结印度和扬子江的锁链

从永昌府到打洛和滚弄	146
由滚弄经镇康到云州	151
从云州到大理府	160
从大理府到云南府	166
从云南府到威宁州	175
从威宁州经东川府回到云南府	188
从云南府到红河	194
经过东兴	200
从密支那经昔马至腾越	294
从腾越到普洱	211
从普洱到云南府	222
渡过扬子江到会理州	228
沿长江上游考察	234
由冕宁县西行 雅砻江的几大湾	244
木里黄教喇嘛之乡	234
从木里到中甸	265
从中甸到阿墩子	273
西藏边界的湄公河谷	277
从盐津到巴塘	284
横渡湄公河的尝试	290
从盐津到雅拉冈	295
从雅拉冈到甲塘	303
由甲塘经打箭炉到雅州府	309
从雅州府到上海	316
琼斯上尉最后的旅程	321
后 记	334

前 言

在写这本书时，我一直尽力去叙述一些事实，以备可能使将来的旅行家、对印度和中国问题有兴趣的人以及力与中国发展我们的贸易作参考。然而我不能声称这本书中有许多有趣的事件和令人激动的冒险描述。

在本书的前三章，我考虑到一个基本情况，即修建扬子江与印度之间的铁路的问题。在附录中更详细地描述了建议修建的这条铁路^①，以及用一些章节描述了这条铁路要通过的这个国家的实际情况和物产。在论及所建议修建的这条铁路时，实际上本书所涉及的所有问题，我都只表达了自己的看法，并不打算以任何人式来说明政府任何部门的想法。

这本书的主要部分是我在云南及邻省旅行的情况，我的行程有5 500英里^②，正好有一半的地方人烟稀少，甚至有的地方连传教士也未曾到过，而其余部分，以前从未有人描述过。这使我有充分理由来尝试，尽可能提供有价值的材料给地理学家

① 附录未收入本书（译者）。

② 1英里等于1 609米，后同。另，为保留原著韵味，原著中的计量单位名称、民族称谓、地址名称均予直译，特此注明（译者）。

和将来的旅行家，使他们或许从有关旅行的描述中，了解到这个国家的情况。

或许我早在 1894 年的第一次旅行将会被注意，并且我最近大部分旅行是在 1900 年的中国西部，因此，我们的信息不应被认大大过时而没有价值，而且，我也认为无论如何情况都不会这样。法国大正在建的铁路不容置疑将对这个国家引进变革，但是至今，现代思想对云南的影响还微中其微。而我走的大部分路线从来没有被任何其他旅行者样细考察过。

虽然这些都是我在几次旅行中通过亲身观察的事实，但对这个国家所进行的叙述还是极有限的，如许多有关铁路的主要情况和这个省的产品，绘制地图所需的资料等，这些成果与我的同伴们的努为是分不开的，他们的名字将在以后几页中提及，我们的整个旅程，不包括去过两次的地方，开乎超过了 15 000 英里。

我写本中正题云南铁路时，我觉得我的确是并无才能地从事一项工作，这项工作本来自然可以中琼斯上尉，这位皇家工程师完成，他是一代英年早逝，极有前途和事业心的上，这个军官曾经从不国的方面观察，对这个国家有进价如其分和令大信服的看法。但是我甚至没有从他那儿收到最终的报道，他在第二次旅行时被杀害。他的几不仅使我们去去了一位同代，而且去关了一位在中国建铁路的专家。

我们时中国西部地理知识的增长，要归功于我们的考察，其中受到印度政府和云南的企业界的帮助，印度政府至面负责了第一次考察，并在由云南企业界所安排的两次考察中，在为考察大员的贷款等方面提供了很大支持。

我要特别感谢亨特上尉，他是一位皇家工程师，他的卓有成政的协助，时这本书中涉及铁路问题的部分有很大帮助。这

本书的大量照片和插图等工作是已故的琼斯工尉完成的，他是一个优秀的摄影家，琼斯夫大慷慨地允许我使用这些材料。我也尤为感谢同意复制他们的照片的莱德少校、科尔先生、里格比少校、约翰生少校、威罗比少校和梅翁工尉。

H.R. 戴维斯

云南及其交通

云南的位置——重要而使人有兴趣的云南人其交通

对于许多人来说，云南这个名称究竟意味着什么呢？那些于知道云南位于何处的人（有不少人如此）就显得一无所知子。一个著名的官员想研究云南的铁路问题，送给他的却是一幅加拿人的地图，他吃惊地发现，他们将这个名字拼成了“育空”^①。

云南的位置决不能在加拿大的克朗代克附近地区去寻找，它在中国的西南角。是应引起英国人更多注意的中国的一个省。第一，它有几百英里与我们的印度帝国边境东部接壤；第二，如果印度与扬子江通这铁路相联结的话，这条铁路无疑得通过云南。而在这个省的东南部边界与法国殖民地东兴^②接壤，其西北角紧接西藏。这些都是足以立刻引起人们对云南政治和商业的兴趣。

然而云南不仅仅能引起政治家和商人的兴趣，对于地理学家和探险家来说，云南也有许多尚待发现的空白。地质学家和矿业工程师们，将会对那儿崇山之中广为分布的宝藏很有兴

^①“育空”（Yu Rou），加拿大的地名，位于加拿大和美国边界。

^②“东兴”（Tong-King），越南地名。

趣，而更重要的是，对于人种学家来说，如此广阔的研究天地将耗尽他们毕生的精力，而且会留下许多未竟事业靠后人来完成。同时，该省的动、植物都未得到过系统调查。而这个地区还有终年不化的白雪，温和的高原以及热带雨林，都将引起博物学家的工作兴趣。

在叙述我在云南的旅程时（这是本书的主要部分），我谈及到其中一些问题。但在以下几章中，我将涉及的是修筑云南铁路的问题。

这个省的情况最好能参阅地图，他与该国家的其他省份的相关位置可以从地图中找到。



云南运输用的骡子（W.A. Watts-Jones 摄影）

云南本身并不是一个贫穷的地方，但苦于其交通不便，这个地区不仅分布着崇山峻岭，而且湍急的大河中乱石成堆而不能通航，如果从陆地行走的话，道路的险阻使旅行者行程缓

慢。云南的内河航行不适宜小船，更谈不上汽船，道路多是山道，其运输靠马帮和骡子驮运货物，而且这个地区到海港甚至从内河航运的距离都较长。

有四条商道能抵达云南：

①从伊洛瓦底江乘汽船到八莫（纬度 $24^{\circ}15'$ ，经度 $97^{\circ}15'$ ），从八莫北部二天可抵云南达界。

②通过北部湾乘天车，从海防到老街（纬度 $22^{\circ}30'$ ，经度 $103^{\circ}57'$ ）到云南边境。法国正在修从蒙自到云南府的铁路，不久就通到蒙自。

③从广东而江乘汽船和木船到广而省的百色（纬度 $23^{\circ}55'$ ，经度 106° ）一天到云南达界。

④从长江乘汽船到宜昌，改换木船到蜀府（纬度 $25^{\circ}45'$ ，经度 $104^{\circ}35'$ ），三天到云南达界。

让我们从两个地方：云南府即云南省省会（纬度 25° ，经度 $102^{\circ}45'$ ）和子关附近的大理府（纬度 $25^{\circ}35'$ ，经度 $100^{\circ}10'$ ）——云南最富裕地区的中心，以最近的通航河道航行的里程来看其位置离边界有多远。

从云南府到八莫是 505 英里，到老街是 240 英里，355 英里到百色厅，398 英里到蜀府。

不关到八莫是 280 英里，到老街 467 英里，575 英里到百色厅，618 英里到蜀府。

应该特别指出的是上述路程中每一种物品的搬运都是靠牲口驮或人背的。

再则，有四条航道通这四个地方本身并不中分重要，所有来自国外的货物自然是经过港口运入，而从海港到云南所花费的运输时间增加了云南运到国外商品的难度。

从老街到海防最好的选择是坐一天半天东，其次，离海最

近的是八莫，从仰光乘火车或汽船得花三天。



云南运输用的骡子和驮包 (G.C.Rigby 摄影)

百色厅和蜀府这两个地方的位置离海港有很远的距离，而且从广东或上海逆水而行大约要花一个半月的时间。

再以云南的两个城镇云南府和下关的大概路程来计算，我们发现：到仰光大约要 39~46 天，到海防大约要 16 天，到广东大约要 82 天，到上海大约要 85 天。

当一个省地处边远，而且交通又十分困难的情况下，任何大宗的贸易在目前都是不可能的。这一地区的发展只有靠火车。不幸的是，由于这个省众多的山脉使得河流难以通航，加之公路难建，同样建筑铁路也十分困难。

修建从八莫到中国的铁路的建议

开通中国西部与缅甸贸易的意见并非是最近的想法，对于斯普赖尔来说，应该是当之无愧的提议者，因为这个极好的建议最初就是他提出的，早在 1831 年他就提出注意我们在缅甸的优势位置，以吸引我们海港（城市）与云南这个内陆省进行商业贸易。

当时并未想到修筑铁路，是斯普赖尔首先提出必须打通贸易渠道。在这以后，他极力主张进行从仰光到暹罗湾以及向北从景栋和更户（北纬 22°，东经 100°50′）之间进行测量调查，以便修筑铁路。

斯普赖尔的建议虽然省着众多的支持者，包括英联邦的缅甸政府中许多高级官员，但未被印度政府接受，所以只搞了从仰光向北到东吁的铁路线路调查。

云南铁路问题被再次提出主约是在 1867 年，当时得知轮船可沿伊洛瓦底江上游到八莫。八莫紧靠中国边境，而且天然就是与云南建立贸易的最佳路线的必经点。从八莫到云南府的路线从马可·波罗时代起，就一直来被欧洲大探测过。这似乎意味着希望把修建铁路的路线有可能选择在这个方向，这个意

见立刻被否定了，因为马格锐和巴伯的报告表明，从腾越厅翻过高山深谷到大理府的这条路线上修建一条铁路是上分不切实际的。巴伯列举的一些原因是如此有为，以致于使那些并未深入研究修建铁路这一主题的大，便有一个深刻的印象，即任何铁路通过云南都是不可能的。

在谈及萨尔温和瑞丽之间的高山时，他说：“假如英国真的采纳这条路线，我们将会惊喜掺半。”在报告的另一部分中他说：“在穿过半打隧道和修建许多桥梁，从缅甸到云南府的路将会得到很大改善。”

大大都会意识到像巴伯这样有才华的作者会有一点有张，但其描述确实提出了这条道路的部分地方极其难建，但是，巴伯关于这条路的评论，即从八莫经腾越厅和大理府到云南府，而这一条路如今没有一个大提倡过可能是铁路路线。假如那些大认为因为要在别处寻找可行的线路，巴伯的想法是反对在云南修建任何铁路的话，那地们将看到巴伯自巴建议修这一条铁路，该建议现巴得到采纳。

大约在 1881 年一个新的方案被提出采，这于方案是在斯普赖尔上尉曾提出的方案的基础上，只是经过的一些地点有所不同。这中方案是考尔库福先生和哈利特先生所提。他们提的这条路线始于毛淡棉^① 位于缅甸萨尔温江山口的一个港口，从这里由东到暹罗湾^② 的莱亨，再向北经过湄南河谷通过景栋和更户到云南南部的思茅厅（纬度 $22^{\circ}50'$ ，经度 101° ）。

鉴于这一地区的地形，这可能是能找到的最佳路线。虽然从思茅开始就会遇上困难，主要的反对意见是这条铁路大部分

① 缅甸一地名。

② 位于泰国的一个港湾。



扬子江峡谷 (E. W. Mahon 摄影)