

从这里走向世界丛书

个碧石铁路

和中孚 编著
张长利等 摄影

GEJIU—BISHI—SEZHAI
—SHIPING—
RAILWAY

——云南人引以自豪的寸轨铁路

云南出版集团公司 云南美术出版社

从这里走向世界丛书

GEJIU—
BISEZHAI—SHIPING
RAILWAY

和中孚 编著 张长利等 摄影

个碧石铁路

——云南人引以自豪的寸轨铁路

云南出版集团公司
云南美术出版社



图书在版编目(CIP)数据

个碧石铁路：云南人引以自豪的寸轨铁路/和中孚编
著. —昆明：云南美术出版社，2007.12

(从这里走向世界)

ISBN 978-7-80695-620-5

I.个… II.和… III.铁路运输—经济史—云南省
IV.F532.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第001517号

责任编辑 彭 晓 向云波

整体设计 向云波

责任校对 梁 红

个碧石铁路

——云南人引以自豪的寸轨铁路

和中孚 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/0871-4110043)

网 址 <http://www.yunart.cn>
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 12
版 次 2007年12月第1版第1次印刷
印 数 1~2000
ISBN 978-7-80695-620-5
定 价 48.00元





满载着货物的寸轨小火车行驶在鸡街一段的
铁路上。右侧的路轨是1970年后改造的蒙自至建
水、石屏米轨铁路。





——鸡街至个旧火谷都车站附近的铁路景观。上下两条线相距不到两百米，却要运行四五公里才能到达对面。

《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 黄显松 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

方绍忠

监制

蒋翼坤

丛书设计

向云波

《个碧石铁路——云南人引以自豪的寸轨铁路》编委会

主编

彭 晓

副主编

和中孚 张长利 向云波

撰文

和中孚

图片说明

彭 晓

摄影/供稿

方苏雅(法) 张长利 彭 晓 向云波

黄 庆 和中孚 段 锡 任 琴 樊翹栋 梵 羽

肖 鹏 欧阳朴 个旧市文联 等

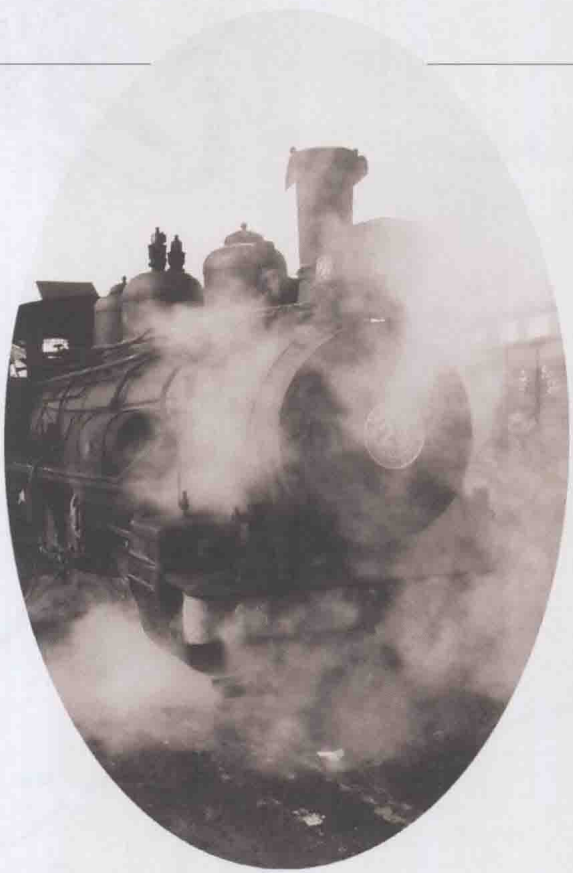


个碧石铁路线路图 (此图不作为任何地理意义上的证明或依据, 仅为示意之用)。



目录

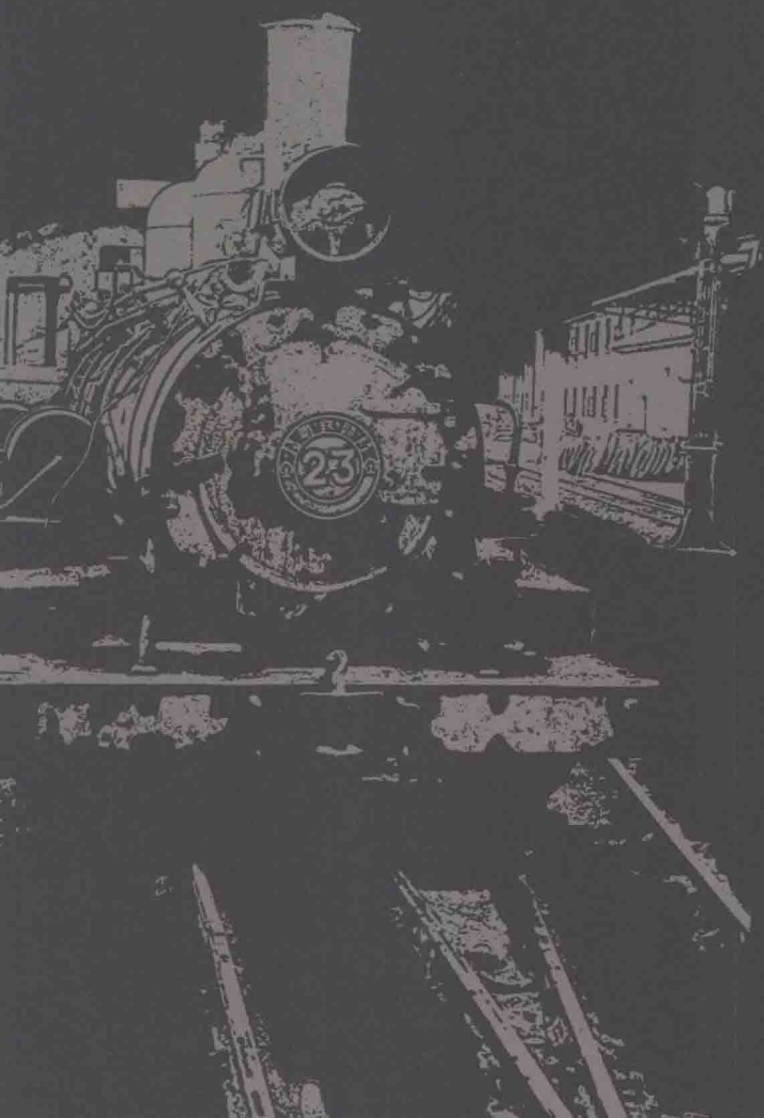
Contents



1>	题记
7>	一 由《火车之歌》引发的联想
15>	二 修个碧石铁路的前奏与协奏曲
20>	蔡锷对法国殖民主义者的要挟说：不！
22>	依托锡矿，是修成个碧石铁路的根本
24>	征收锡砂炭股的风风雨雨
28>	蒙自转了个历史性的大弯
34>	量体裁衣，选择600毫米轨距的铁路
37>	修铁路如蚁行有序，需而不速，受挫也不气馁
43>	1936年10月的欢天喜地
49>	三 锡矿的历史与铁路通车后的崛起
53>	薛绍铭笔下的个碧石铁路与个旧锡矿
63>	个旧两块极有历史价值的石碑
66>	脱去“红顶”投入革命，辞掉高官“下海”从商的陈价与陈钧
69>	著名理财专家缪云台的锡都情结
73>	四 历史风雨中的个碧石铁路
77>	被误会的“蔡锷个碧石铁路历险记”
81>	“滇锡贷款”——路矿职工毁家纾难，共赴时艰
83>	第二次计划拆迁个碧石铁路的始末
86>	萨福均与云南铁路的缘分
95>	五 朱德曾在这里戍边
98>	“蒙自为余第二故乡”

	P A G E	
	100>	朱德的建水故居
	104>	肖菊芳夫人
	105>	剿匪安良
	107>	六 西南联大分校在蒙自
	109>	千里南渡，悲喜交集
	112>	迁徙喜见绿洲，到此暂驻文旌
	116>	难忘南湖情景，半载蒙自可家
	120>	“石佛铁路”，一条地图上找不到的铁路
	125>	七 站名——浓缩了一个地方的历史、地理、民俗、文化
	127>	用少数民族称谓音译的站名
	131>	石为云根山作屏的石屏
	132>	来自民间故事的乡会桥
	134>	五彩缤纷的站名
	137>	八 个碧石铁路的改造、消长与消失
	139>	“铁路是人民修建的”
	142>	铁路的改造势在必行
	153>	一百个人留下一百种记忆
	165>	被误读的个碧石铁路
	171>	后记
	173>	附录 个碧石铁路客运里程表

题记





20世纪初期，在中国西部广袤的土地上，还没有一寸属于国家和民族的铁路。几年之后，云南滇南边陲的一些民族资本家和锡矿老板们用集资入股与地方政府参股的方式，为个旧大锡运往香港和当时的国际五金交易中心伦敦销售而修筑了一条从个旧到离滇越铁路碧色寨车站相距不远的铁路。这条铁路轨距只有600毫米——人们称之为“寸轨”，工程于1913年动工，1921年11月通车，全长72.6公里，铁路被命名为个碧（个旧—碧色寨）铁路。

此后，为把个旧锡矿与相邻的鱼米之乡临安（后称建水）、石屏珠联成璧，实现工农业互补，同时便于大多数的当地股东和企业主往来于住家与矿区间交通，个碧铁路继续扩建，由个碧线间的鸡街分岔，向西经由建水延抵石屏，并将个碧铁路更名为个碧石铁路（又称“个碧临屏铁路”）。续修工程于1921年开工，1936年修竣，当年10月10日正式通车。个碧石铁路全长177公里，总投资2079.88万银元。

至此，在云南还没有一条长大公路的情况下，滇南地区就同时出现了两条铁路：一条是法国殖民主义者修建的滇越铁路（米轨），另一条就是云南人自己修建的个碧石铁路（寸轨）。

个碧石铁路是一条对外国殖民主义者大喝一声：不！断然拒绝他们的要挟和要求，敢于在他们的眼睛鼻

原个碧石铁路的起点站——碧色寨车站。这座很有特色的法式小楼早已人去楼空，寸轨铁路也被荒草覆盖。小楼的另一边是滇越铁路的路轨，现在也面临着停运的困境。





子底下针锋相对、毫不让步，在国弱民贫的时代展示出中华民族浩然正气的铁路。

创建个碧石铁路由地方官商合资起步，中途官股退出，全靠滇南商民的执著意志与吃苦耐劳精神修成。

它虽然规模小，运量少，但甘于“铁肩担大义”，在抗日大后方肩担民生、国防的运输重任，以毁家纾难的精神与国家民族共赴时艰。此后，它在解放云南、剿匪斗争、援越抗美及边疆建设中同样发挥过重要的作用。

解放后，个碧石铁路从民营、公私合营，逐步过渡到国营。1971年，除保留34公里鸡个（鸡街至个旧）线寸轨铁路外，其余从蒙自至石屏的全部路段改造成1000毫米宽（云南的铁路曾经三种铁路轨距并存：600毫米，1000毫米及1435毫米——简称寸轨、米轨、准轨）的轨距铁路，并改称蒙宝（蒙自至石屏宝秀）

早已荒芜的路轨、
枕木、道岔和螺钉。

