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

云南出版集团公司
云南美术出版社

需要全本请访问 www.ertongbook.com



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

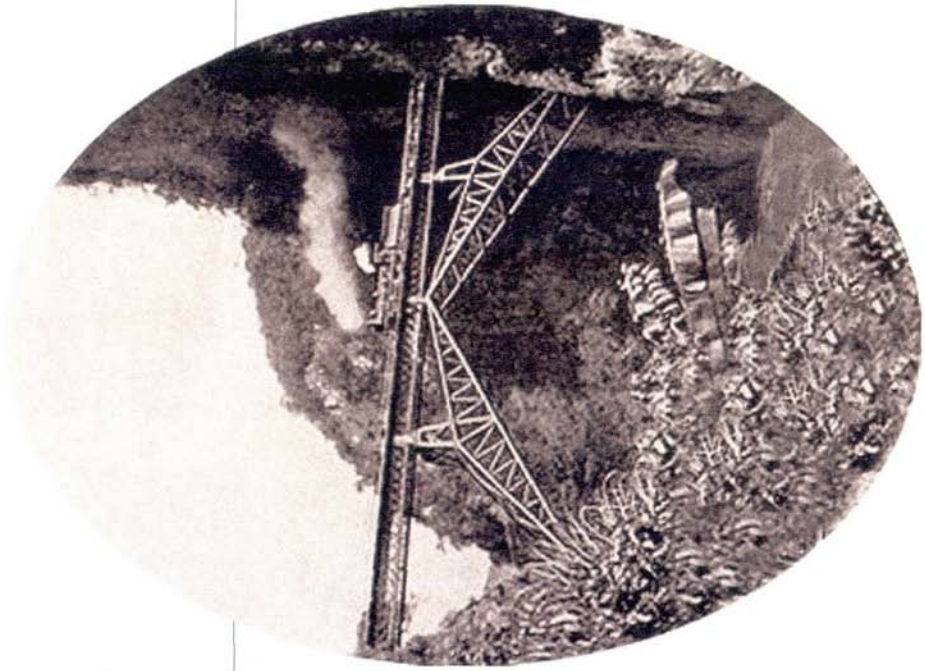
中国版本图书馆CIP数据核字（2007）第167081号

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



目录

Contents

PAGE

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

PAGE

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

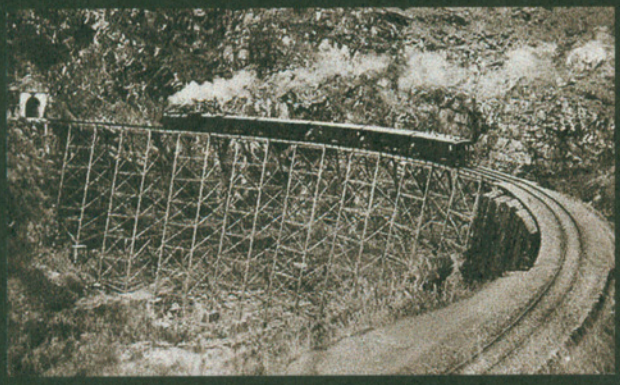
350> 二十七 铁路大发展与泛亚新歌

366> 二十八 尾 声

需要全本请访问 www.ertongbook.com

十三　袁嘉谷返滇

袁嘉谷，滇南石屏人，清朝『经济特科状元』，也是云南的第一个状元。在滇越铁路通车后，曾任浙江提学使的袁嘉谷两度从滇越铁路回到云南，特别是他第一次返滇时，距通车时间仅半年余。





[左页图] 滇越铁路云南段内白寨至湾塘之间的铁路大桥（清末）。

[右页图] 袁嘉谷（右），字树五，自号屏山居士，云南石屏异龙镇人，生于清同治十一年（公元1872年），云南历史上第一个特科状元，先后任过国史馆协修、浙江提学使、东陆大学（云南大学前身）教授、云南省政府参议员、省政府顾问等职。1937年12月在昆明逝世，终年65岁。图中另外二人为李坤（左）、施汝钦（中），均为进士，是晚清时期的云南才子（清末，方苏雅摄）。

袁嘉谷博学多才，敢想敢为。六岁学“四书”，七岁学《诗经》，十岁能巧对名联，考试每列第一，被乡邻誉为“神童”。他读书专心致志，一次，端午节因看书而蘸墨食粽，成为乡人励子求学的佳话。

袁嘉谷中状元后，他曾上书慈禧过生日注意节俭，避免铺张。1904年8月，他奉派前往日本考察学政，回国后统编了教科书。在浙江任职期间妥善处理了“木瓜之役”学潮，尽量输送优秀学子赴欧、赴日留学。他提倡“西学中用”，振兴中国经济、中国科技。由于特殊的历史原因，他为官的时间不长，但却在有限的时间内做出了不凡的业绩。

当袁嘉谷在江浙为官期间，滇越铁路在他的家乡诞生了。

滇越铁路的诞生是一种矛盾的产物，之中有屈辱和辛酸，也有振奋和希望。袁嘉谷客观、辩证地看待这条铁路，并前瞻性地预感到它将对云南经济发展起到重大的影响和作用。因而他以矛盾但欣喜的心情迎接这一新生事物的出现。他两次返滇，虽然心境不同，或悲戚，或失落，或惆怅，但对滇越铁路通车的感受却是一致的，并以诗歌的形式留下了他难得的感受。

袁嘉谷第一次返滇是1910年10月，其少弟袁嘉端病卒于四川邻水县任上，年龄不过30出头，可谓英年早逝。袁嘉谷闻讯，悲痛难抑，更担心母亲徐太夫人知情后悲恸过度，遂命弟嘉璧先回石屏，自己则奏请三个月丧假回石屏省亲，办理兄弟后事。

奉旨允准后，袁嘉谷由海道乘船先至香港，后到海防。此时滇越铁路已正式通车半年余，于是，袁嘉谷从海防乘火车经河口达蒙自碧色寨，然后转乘轿子回到石屏。







袁嘉谷在石屏的故居旧址。

十余年来，袁嘉谷从云南到北京赶考，或到浙江上任，每次出行都要两三个月的时间，仅跨出省界也要十来天。山路崎岖，曲折难行，一会儿爬坡，一会儿过坎，风吹日晒，其艰苦难以言状。出省的通道一般以通海、昆明、成都、重庆、南京线路为主。交通靠骑马、坐轿、乘舟，一天行路不过三四十余里，到晚来只觉腰酸背疼。坐轿人尚且如此，脚夫和苦力之辛苦更不言而喻了。

此次返滇则不然。深秋十月，金风送爽，河口、南溪、老范寨一带虽属热带气候，然气温已下降多了，至于碧色寨、蒙自、石屏，气温不过十七八摄氏度，可谓凉爽异常。袁嘉谷自出发以来，先乘船，后乘车，虽一路风尘，但才半月不到的时间就回到故土，使他无限感慨。胞弟的去世给他带来无限悲伤，但滇越铁路通车，返程的轻松、便捷、省时，较之既往可谓天壤之别，特别是初次乘上行驶在云岭红土地上的火车，谁不激动，谁不兴奋。

袁嘉谷既是状元，又是学者、诗人和书法家，每当情感或环境有所变动，总会激发出他澎湃的诗兴与灵感。

从河口到碧色寨路段上，那高高的山岭，那深深的沟壑，那潺潺的流泉，以及两站之间折转的铁道与高差，特别是波渡箐至倮姑站间巍巍的大峡谷，由上往下看，令人心惊肉跳、头晕目眩。箐沟旁稀疏的村寨，显得格外渺小，宛若沙盘模型的点缀；寂静的山谷，唯有盘旋的山鹰与列车相伴，不时在半山腰上旋绕。

一路上险峻的山势，特殊的地理地貌，让陪同袁嘉谷返滇的两个下属惊叹不已，甚至目瞪口呆，不时发出啧啧赞叹。袁嘉谷告诉他们，云南山大坡

陡，几千年来交通运输靠的是人背马驮，走的是崎岖的马帮山路。数年前自己上京赶考及到浙江赴任，靠的也是骡马脚力。这次返滇好多了，可以说是与以往有天壤之别，不到半个月的时间，已踏上家乡的土地，在过去是从不敢想的。接着袁嘉谷又对他们说："我不能说云南的振兴由此路始，但今后云南经济、文化的发展却与滇越铁路通车密切相关。"

事实上，滇越铁路通车后，个旧锡业迅猛发展，大锡外贸出口急增，个旧锡在20世纪初叶成了云南的支柱产业。袁嘉谷不愧为经济特科状元，不愧为出国考察过政务的官员，看问题由表及里，善于辩证地看，抓住了矛盾的主要方面。他的话可谓平淡中显奇，既客观又尖锐，一针见血地道出了事物本质。说实在话，他既痛恨列强咄咄逼人的气势，又不能不为滇越铁路的开通感到由衷的高兴，那是云南的第一条铁路，也是大西南的第一条铁路，更重要的是它结束了云南千百年来艰难的人背马驮史。

袁嘉谷毕竟在江浙为官多年，之前又赴日本考察过经济、教育事宜，更多地接触了东西方先进文化，因而较其他官员、乡绅更少保守思想。回国后他统编了教科书，将语文、数学、历史、地理、自然等进行了分类，其中渗糅了当时西方的不少先进科学知识。袁嘉谷从教育的角度再次提出"洋为中用"、"中学为体西学为用"、取长补短、振兴国民素质教育、提高科技含量等的观点和看法，实乃有识之士。

袁嘉谷二度返滇在1912年3月。

1911年10月10日，辛亥革命爆发。在孙中山的领导下，革命党人在武昌



滇越铁路的开通，使云南与外界的交流速度大大加快，过去动辄需要三四个月时间的路程，通车后最多十几天就能到达。这是滇越铁路云南段内南溪河谷一带的亚热带景色（清末）。





在火车上拍摄的滇越铁路云南段屏边倮姑车站附近的大山，与50千米以外的腊哈地车站海拔落差近一千米。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

发动起义，发起对封建统治及清政府的最后猛烈攻击。接着，全国各省纷纷宣布独立，终于推翻了清政府，建立了中华民国。

清王朝灭亡，一代旧臣仕宦的政治生活也随之结束，袁嘉谷也举家由浙返滇。此时正是春光明媚、万物俱兴，满山泛绿、一派青葱的时节，连南溪河水也显得特别清幽透明，更何况山野的云雀、画眉、斑鸠、喜鹊在空谷中不时鸣唱。然而，袁嘉谷无心观景，在失落与惆怅中，他想到了以后的生活，一路上成诗一首：

本无幽思作离骚，岂有归魂赋大招；
花鸟笑人新宇宙，湖山迎我老渔樵；
欢承彩服躬烹菽，怕惹红尘补种蕉；
往古来今一瞬耳，林泉书史自逍遥。

与袁嘉谷的其他诗作相比，该诗较为消极，表达了他此时的失落与怅惘，对功名利禄的无奈淡泊，及欲做学者隐士的思想。

这次返滇，袁嘉谷仍走海路，过香港、海防后由滇越铁路到开远，与早已在开远等候多日的母亲及石屏亲属一起赴昆明。原来他在昆明曾买得一点房产，后半辈子就准备在昆度过余生。这次相逢与既往大相径庭，有忧伤，



解放后由个碧石（个旧—碧色寨—石屏）寸轨铁路改造的米轨铁路建水至石屏间的路段一景。



滇越铁路云南段河口一带的亚热带路段。

有喜悦，或者是喜忧参半。忧者是官帽脱落，一世功名化为灰烬；喜者是多年外乡仕宦的漂泊结束了，如今终于可以回乡团聚，与家人共享天伦之乐，享受“悠然见南山”的田园生活。此时的袁嘉谷犹如一个学子，把大半生的事业当作一场考试，当大考过后，无论成绩如何，但毕竟如释重负了。

虽然两年前袁嘉谷也乘过滇越铁路列车，但那次他是在碧色寨下车，未走完全程。而这次他在开远稍作停留后，继续北上省城昆明。列车溯南盘江缓缓北移。两岸山势嵯峨，松柏展翠，藤蔓倒挂，回溪断流，山泉奔涌，既有浔阳江的婉约，又有瞿塘峡之凌厉。其间不时有成群的野猴从山崖上、灌木丛中跳出来到江边汲水，坦荡自然。俗话说：人在画图中，物寻清净地。以往袁嘉谷忙于政事，忽略了家乡的湖光山色，这次因万事已了，又是首乘列车经过南盘江，加之时值云南已是阳春三月，不比北方还在冰天雪地。这里的花草树木在阳光的照耀下熠熠闪光，焕发出盎然生机。袁嘉谷似乎如梦初觉，方识家乡的靓丽景致、南盘江沿岸风光的美轮美奂。面对良辰美景，抚今追昔，不觉感慨良多，遂又为诗一首曰：

满腹惆怅返南滇，铁骑过处化云烟；
千山万壑瞬息过，去时来时两人间。

该诗含义双关，“去时来时两人间”一句既指袁嘉谷昔日出滇，为了求取功名，且已得到功名，而归来时却因改朝换代，丢官返乡了；又指往日出滇靠的是步行、骑马、坐轿，一路颠沛流离，历尽千辛万苦，而现时返滇，

却可以坐上火车，优哉游哉返回故里。同样，“千山万壑瞬息过”一句，既指在列车的前行奔驰中，沿路山光水色不断移步换景；也指人的一生如过眼云烟，瞬息万变，稍纵即逝。

当然，返滇后的袁嘉谷并非像他诗中所写“怕惹红尘补种蕉”，“林泉书史自逍遥”——就做个隐居遗老而了此残生。他是个有志之人，他的雄才大略和聪明才智在新时代仍有用武之地。

返乡后的当年当月，他就在老家兴办了石屏图书馆，为馆制定了《石屏图书馆启事》，继后又动员省图书馆与友人捐书百种，这是石屏县的第一个图书馆。又与同乡陈鹤亭等议修《石屏县志》，主纂地方志。之后，受云南省府邀请，被聘为省参议，后被举荐为参议长；翌年被推荐为全国参议院议员。还与在昆的有识之士刘岑舫、王筱斋等筹备成立了“云南耀龙电灯股份有限公司”，于滇池出海口螳螂川上建立了中国第一个水电站。

以后几年，他不仅勤于政务，多方奔走，还主纂了《滇绎》四卷稿、《云南大事记》，先后担任了云南省图书馆馆长、东陆大学（今云南大学）教授等职务。

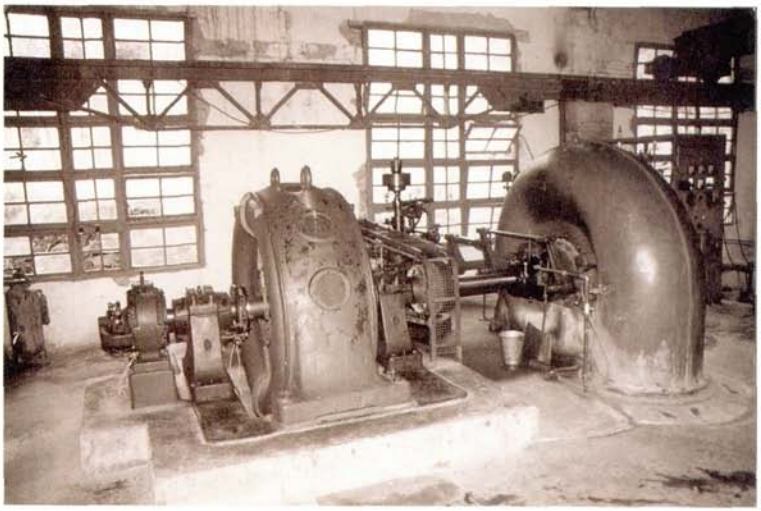
时至今日，在昆明市的市政地图中，还有一个叫做“状元楼”的地名。此楼原名聚奎楼，袁嘉谷高中经济特科一等第一名后，改称“状元楼”。尽管此楼后来被拆除，但在云南和昆明人民的心中仍占据着一定的位置。



十四　石龙坝电站

石龙坝水电站，建在云南昆明滇池畔的螳螂川上，是中国第一座水力发电站，它的建成与滇越铁路的通车有着直接的关系。





[左页图] 石龙坝水电站的发电机组是由德商“礼和洋行”购买操办的。

[右页图] 石龙坝水电站中的德国西门子公司生产的发电机组。

滇池是云岭高原的一颗明珠。“海口”，顾名思义，是滇池的出水口，位于滇池西南畔、西山南侧。此口有一河道，逶迤流淌，当地人为之取了一个生动形象的名字“螳螂川”。螳螂川一路流经石龙坝、安宁等地，悄然远行，最后汇入金沙江。当水流经过石龙坝时，三级跳似的斜坡，汹涌的水势，成为建造水电站的有利条件。而石龙坝距昆明仅40余千米，建发电厂向昆明输电，在20世纪初西方工业革命的信息传向云南之际，以云南潜在的技术、经济条件都是可行的。当时昆明的有识之士刘岑舫、王筱斋等人早已跃跃欲试，希望能够凭借云南的经济实力，借助西方的先进技术率先完成云南也是中国使用水力发电的创举。

与此同时，外国列强也想捷足先登。还在清光绪三十四年（公元1908年），法国人在修滇越铁路的同时，就以滇越铁路要安装路灯为由，提出在石龙坝修建水电站。云南的有识之士为了维护民族尊严，维护云南人民的利益，对此进行了针锋相对的斗争，他们集体联名上书省府，要求由民间集资兴办水电事业，自己修建石龙坝水电站。

1910年，滇越铁路通车，修建石龙坝水电站的条件（主要是运输设备的条件）似乎成熟，酝酿已久的问题终于提到桌面上来，经省府批准，云南正式组建了“云南耀龙电灯股份有限公司”。左益轩首任“云南耀龙电灯股份有限公司”总理，在刘岑舫、王筱斋、袁嘉谷等十余股东的努力下，筹集资金25万银元，并于同年7月聘请德籍工程师毛士地亚、麦华德负责总设计，招聘石工、泥工等工匠千余人，紧锣密鼓地开始了石龙坝水电站工程。

发电设备是向德商“礼和洋行”购买的，系西门子公司产品。

需要全本请访问 www.ertongbook.com