

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



需要全本请访问 www.ertongbook.com

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



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

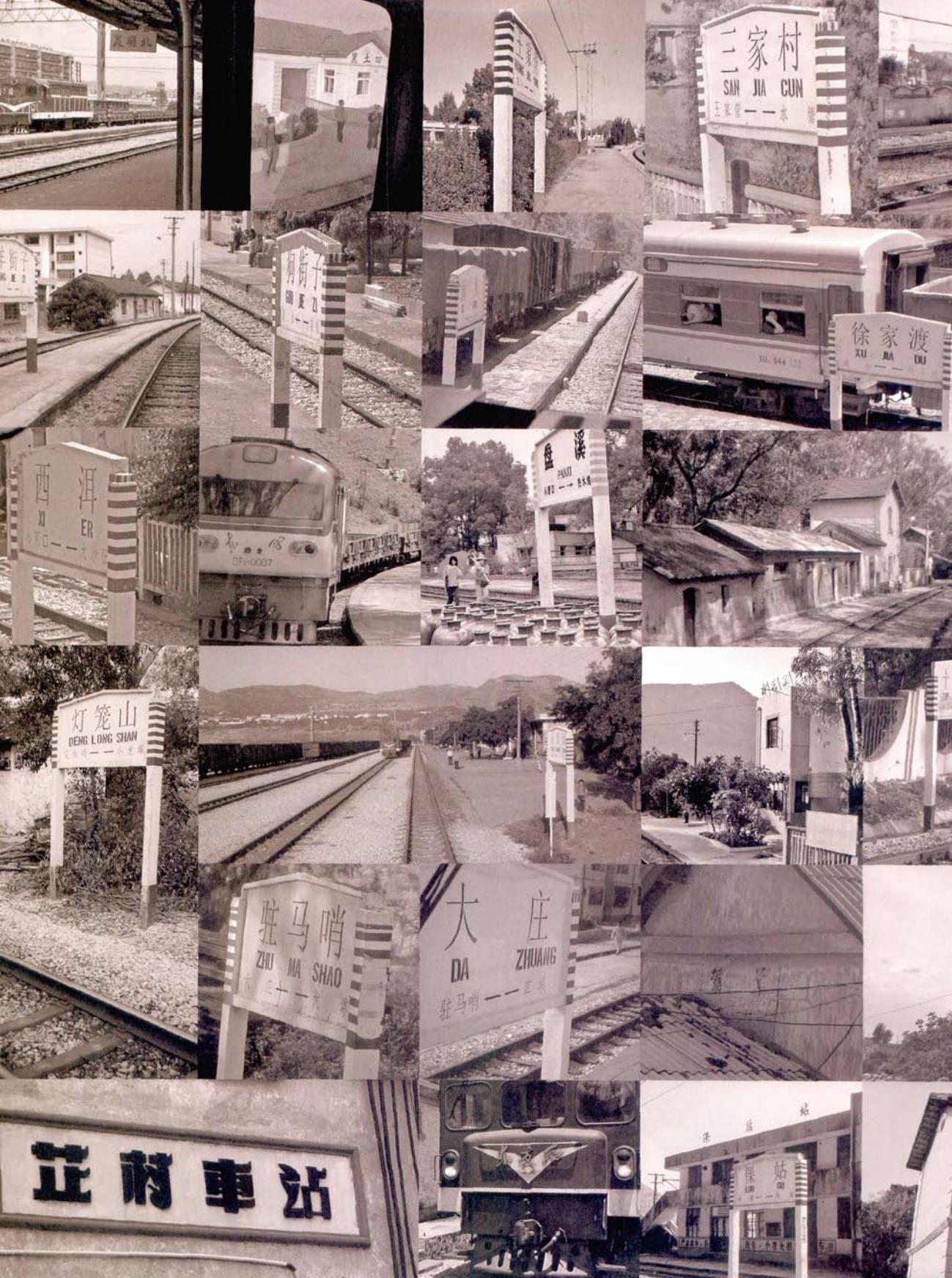
中国版本图书馆CIP数据核字（2007）第167081号

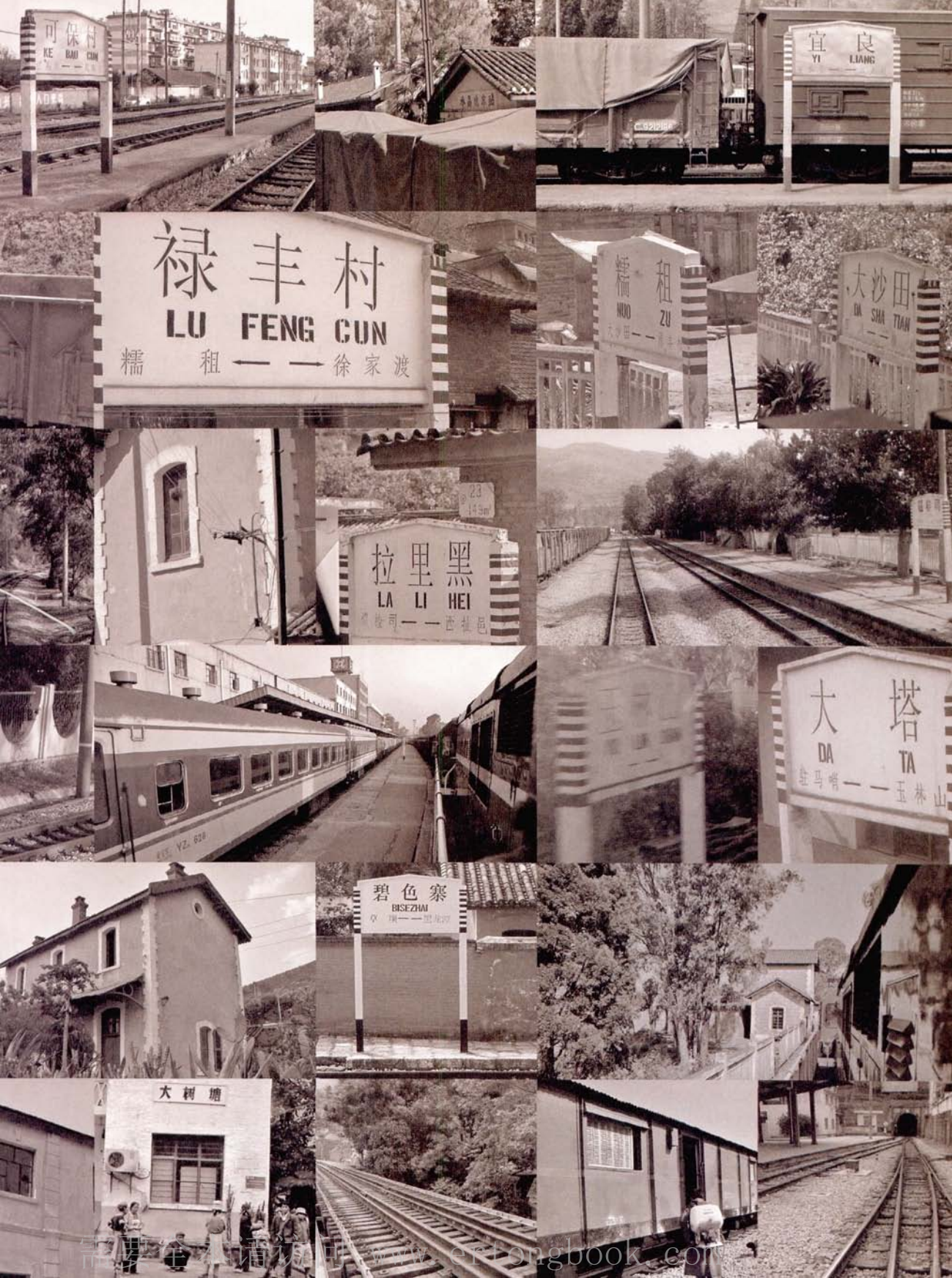
责任编辑　向云波　诸　芳
整体设计　向云波
责任校对　诸　芳　梁　红

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


三家村
SAN JIA CUN
徐家渡
XU JIA DU
西洱
XI ER
灯笼山
DENG LONG SHAN
驻马哨
ZHU MA SHAO
大庄
DA ZHUANG
芷村車站



禁止个人请勿用 www.ertongbook.com

《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

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　樊翘栋
和中孚　陈云峰　等


云南府(今中国昆明)

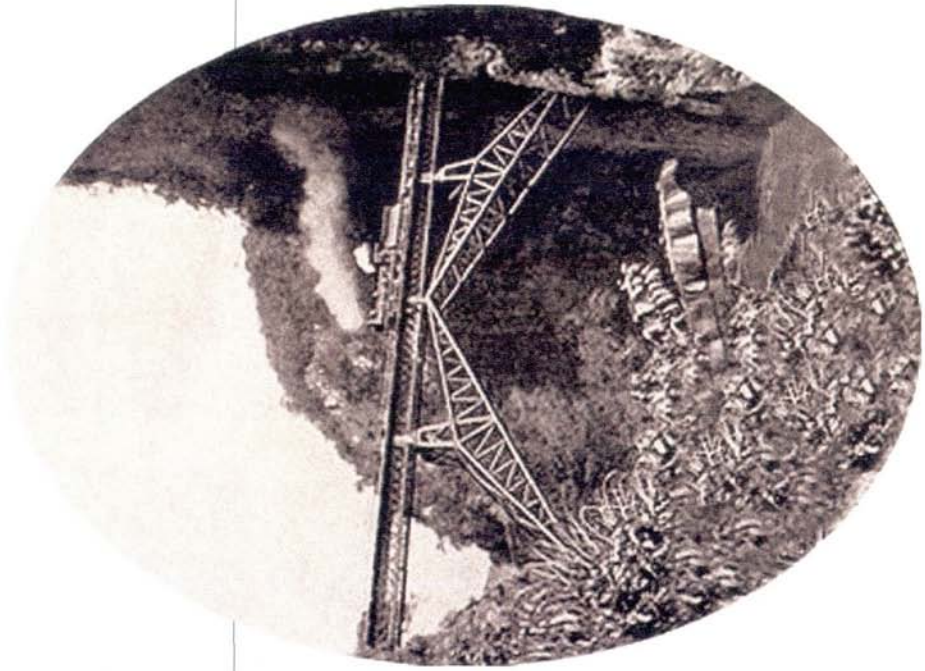
滇越铁路线路图（此图仅为示意之用，不作为任何地理意义上的证明或依据）。粗黑线为滇越铁路（中国段内现称为昆河铁路），细黑线为原个碧石铁路（现称蒙石铁路）。


阿弥州(今中国开远)


中国河口—越南老街


东京(今越南河内)


海防(越南)



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

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，在大清疆土上最偏僻、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。

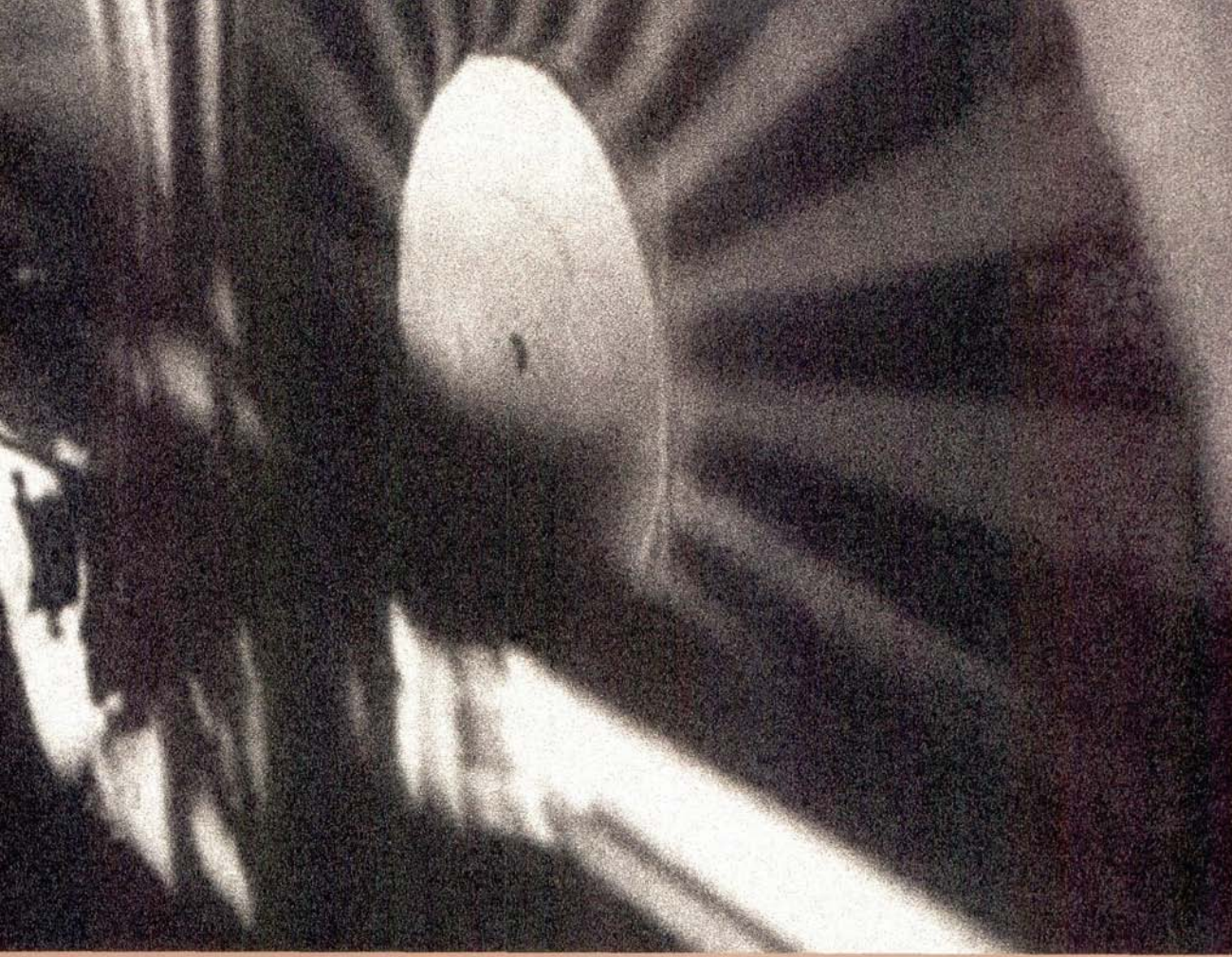
滇越铁路的始作俑者是远在万里之遥的法兰西帝国，具体的组织者是法国印度支那殖民政府。其目的是趁腐败无能的清朝政府风雨飘摇之际，强行夺取中国的路权，从法国的殖民地越南修建铁路北上，直达中国云南的腹地昆明，继而控制中国西南地区，最终分化、蚕食中国，使之成为法国殖民扩张的牺牲品。

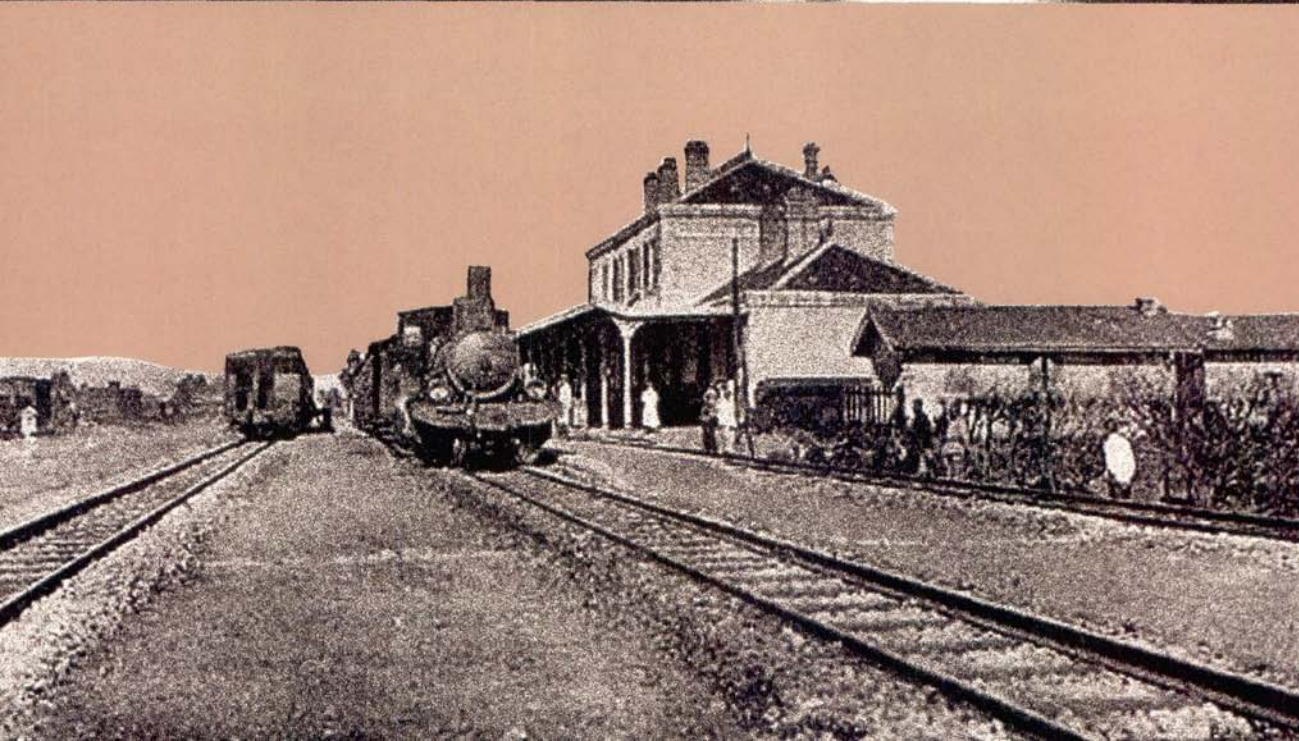
法国人的如意算盘是这么打的，可历史的发展却没让法国人遂愿。“赔了夫人又折兵”这句俗语用到这里是再合适不过的：法国殖民政府耗费巨资一厢情愿地修建了滇越铁路，而最后给法国殖民政府致命一击的，恰恰也是这条滇越铁路！

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。

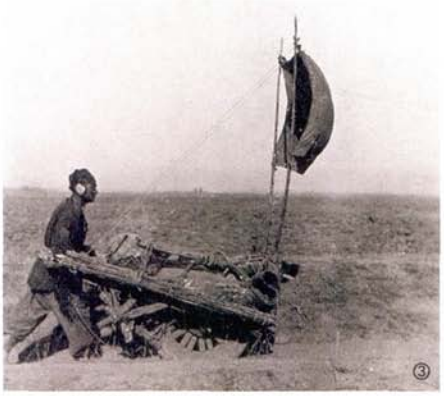
原因很简单，因为它是在特殊历史条件下法国殖民主义扩张政策的产物。通过这条铁路，法国人自然获得了丰厚的政治、经济利益与特权。云南是被迫、被动地修筑这条铁路，因而云南也是被迫、被动地“对外开放”。

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，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

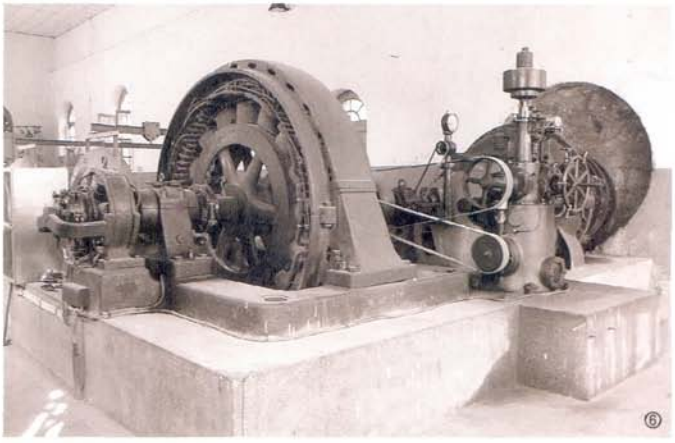












①中国北方最常用的交通工具——独轮车（清末）。

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）。

需要全本请访问 www.ertongbook.com