

## 纪念抗日战争胜利 70 周年特别报道

## 滇越铁路 生命浇筑抗战运输线

■ 张璐

滇越铁路是中国西南地区第一条铁路,也是西南地区的第一条国际通道。

滇越铁路是一条轨距为一米的窄轨铁路,从越南海防经河内、老街进入中国云南河口,中经蒙自、开远达云南昆明,全长 855 公里。其中越南境内长 389 公里,于 1901 年动工,先期建成。中国云南境内长 466 公里,于 1903 年开工兴建,工程远比越南段艰巨,1910 年 4 月 1 日竣工通车。为了明确铁路主权,中华人民共和国铁道部于 1958 年 2 月正式发布命令,将原本滇越铁路滇段的昆明至河口段,改为昆河铁路,也称昆河线。

## 用生命浇筑的铁路

在修筑滇越铁路的过程当中,中国付出了惨痛的代价。筑路的 30 万中国劳工中,近 7 万人付出了生命代价,真可谓是“一根枕木一个呻吟的冤魂,一节钢轨一条劳工的生命”。

13 世纪,意大利旅行家马可·波罗在《马可·波罗游记》中对美丽富饶而又神秘的云南进行了这样的描绘:宏伟壮丽的城市,来往不断的商人和工匠,肥沃广阔的土地,丰收的稻米和小麦,还有各种矿产和马刺等等。马可·波罗笔下的富饶让西方人对云南更艳羡不已。1889 年 3 月,法国政府以保均势力为借口,命驻华公使吕班照会清总理衙门,要求“中国国家允许法国国家或法国公司,自越南边界至云南省城修筑铁路一道”,清政府稍一迟疑,法国便以“派舰重办”威胁。怯弱的清廷不得不答复照办。1903 年 10 月 29 日,清政府被迫和法国签订了《滇越铁路章程》共 34 条,完全满足了法国人的要求,而中国却付出了巨大的代价。

滇越铁路全部在险山恶水间穿行,山峰之上被茂密的森林所覆盖,山崖森林间生长着杂乱的荆棘灌木,如果不用短刀砍出一条路径,那就根本无法进入丛林中施工。在这样的丛林中经常是虎豹和一些凶猛动物出没的天地,给劳工的生命安全带来严重威胁。加之山体破碎,落石、岩崩、坍塌等自然灾害不断发生,劳工们随时都处于死亡地带。

中国云南境内 466 公里的铁路就修筑桥梁、涵洞及山洞 3628 座。从河口至昆明直线距离不到 300 公里,但从海拔 76 米的河口,到海拔 2030 米的水塘站,高差竟达 1954 米。其中保姑至白寨间 44 公里的区段,海拔就相差 1242 米,平均坡度达千分之二十,这在世界铁路建筑史上是绝无仅有的。滇越铁路轨距为 1 米,全线建筑费用近 1.59 亿法郎,比当时我国轨距 1.435 米的准轨铁路建筑费高约 1 倍,足见工程之浩大之艰巨。

在这艰难困苦的环境下,滇越铁路的修建工程除少部分越南劳工参与建设外,几乎全部由中国劳工来承担。法国政府通过中国政府在云南省内外征集了大批的劳工。而云南却在各地摊派劳工,其中楚雄府竟规定:十八岁以上者,概充铁路苦工一年,不愿意者缚于背,以枪队押送,不从者则击杀之。一个个劳工满怀悲愤被迫走向山林工地。据记载,不含云南四川,仅在广东、广西、天津、山东、福建等全国各地的筑路工人就达 60700 人。这些劳工在法国人雇来的监工迫使下,受到惨无人道的万般奴役。

滇越铁路最为艰险的工程是架设在屏边苗族自治县北湾扩乡度臂站与保姑站之间的“人字桥”。当年法国报纸称:中国工人在人字桥上的施工是“死亡之上的舞蹈”。为架设这座大桥就失去了 800 多条人命,平均每米 12 条人命。

滇越铁路从 1903 年至 1910 年的七年间,30 多万劳工在滇越铁路云南段的崇山峻岭间,共开挖路基土石方 1660 万立方米,修筑桥梁 3422 座,共计 5 万余米;修筑隧道 172 座,共计 1.78 万米。正线铺轨 464.567 公里,修建车站 34 个,法式楼房 347 幢。

## 顽强的抗战运输线

滇越铁路的建成,客观上打破了云南封闭状况,为后来的战争等重大事件作出了巨大贡献。

1938 年 2-3 月,在滇越铁路就出现了一次文化洪流的高峰。由于日本全面侵华,内地清华大学、北京大学、南开大学等著名大学



滇越铁路 111 公里处的著名“人字桥”



1904 年滇越铁路河口到山腰的一段

师生和一些文化名人纷纷前往云南,其中通过滇越铁路前往云南的人有数千人之多。这路人流中精英荟萃,有北大校长、哲学博士蒋梦麟,哲学家贺麟、冯友兰,语言学家赵元任、王力,国学、史学、社会学家陈寅恪、刘文典、钱穆、陈序经、吴文藻、费孝通、董作宾、潘光旦,诗人闻一多、作家巴金、朱自清、冰心、冯至、杨振声、吴宓,数学家陈省身、杨武之、华罗庚,物理学家周培元、叶企孙、严济慈、王守竞,画家潘天寿、徐悲鸿,生物学家沈同,经济学家陈岱孙,著名学者楚图南等。

1937 年“七七”事变之后,日本开始全面侵华,抗日战争爆发。上海、广州、香港等沿海重要口岸相继失守沦陷。中国自己的海上国际运输通道被日寇切断,而不曾受到政府重视的滇越铁路,便成为当时陆地上唯一与世界反法西斯同盟国相联系的铁路国际运输线。于是国民政府根据《中法会订云南铁路章



火车与马帮对接货物



1906 年民工们艰辛修建滇越铁路

程》中“万一中国遇有战事,该铁路悉听中国调度”的规定,于 1940 年 9 月 10 日成立滇越铁路区司令部,行使对滇越铁路的调度权,接管了昆明至河口的铁路运输权利。滇越铁路开始担负起运输外援抗日物资的艰巨任务。而且当时滇越铁路还是机关学校向大后方撤退的通道。北大、清华、南开的师生也是取道滇越铁路进入云南,组建了“西南联合大学”。

滇越铁路在越南连接的海防港,成为中国获取外援抗日物资的关键口岸。在战争中其他到达中国的交通被阻断后,海外人员和大量的公私物资都从越南海防港涌入中国,港口码头仓库货物堵塞,露天货场机器材料堆积如山,日夜搬运也难以缓解。由于港口的吞吐和装卸能力有限,还有不少船舶只能停滞江心等待进港卸货。而大肆贿赂、倒买倒卖车皮的一批投机商贾和不法官吏乘机大发国难财,急需的抗日物资的运送受到极大影响。国民政府及时指派西南运输处主任宋子良亲赴河内督运海防积压物资,规定所有待运物资按照轻重缓急实行统一运输,军火物资、兵工机器、五金材料优先起运,运输秩序基本得到维持。苏联等国支援我国的战车、战防炮、弹药等军火物资得以通过滇越铁路顺利运送到昆明。

抗战爆发第二年,为给前线提供大量的武器弹药,国民政府决定在昆明建立 4 个兵工厂,其所需要的 1000 余部重要机器,都是通过滇越铁路运至昆明,为新建兵工厂及时开工提供了保障。

国际援华物资通过滇越铁路源源不断进入中国,日本军国主义将滇越铁路视为心腹大患。凭借空中优势,日本对滇越铁路连续进行狂轰滥炸,企图切断这一国际通道,一举摧毁中国抗战后方基地。仅从 1939 年 12 月至 1940 年 8 月不到一年的时间里,中国境内的滇越铁路沿线车站的站房、铁路、列车、桥梁、隧道,以及水塔、宿舍等运输设备和生活设施,就先后遭到日军飞机 625 架次的凶恶轰炸,铁路运输设备被毁坏,铁路工人和沿线居民死伤惨重。仅芷村机务部段在一次轰炸中就有 200 多人无辜伤亡。但是,无论日军的轰炸如何疯狂,中国铁路工人始终将生死置

他最关心的是民政部门能不能找到他们。

事实上,虽然民政部将原国民党抗战老兵纳入相应社会福利保障范围,但由于不少人隐匿乡间,档案证件等已流失,难以被确定身份。近来,依靠历史知识较为丰富的志愿者收集老兵口述、对老兵的身份认证的方式逐渐获得官方认可。

“我们在与时间赛跑,因为不是每一位老兵都等得起。”6 年来,中国远征军后代萧寒与志愿者们们在四川境内寻访、收集、整理了上百份抗战老兵资料。日前,她已将这批资料交付四川民政部门。

“上个月去世的六位川籍抗战老兵中,包

之外,奋不顾身抢修铁路和设备,夜以继日抢运抗日物资,全力以赴保证列车安全畅通。

沿线居民也为国尽力,把抢修铁路当作自己的应尽的责任。1940 年 1 月 5 日这天,小龙潭大桥在日机的炸弹下遭到毁坏,铁路工人冒着还未散尽的硝烟开始紧张的抢修战斗,附近农民闻风而动,自己带着干粮和工具,迅速加入了抢修队伍。经过 10 多个昼夜的艰苦奋斗,小龙潭大桥终于得到全面修复,列车高鸣笛声通过大桥,又将满载的物资送往抗日前线。

自从抗战炮声打响以来,滇越铁路顿时一片繁忙,白天黑夜列车运行,铁路工人昼夜加班,旅客列车和货运列车时时奔忙。尽管日寇飞机经常袭击,炸弹不断,道路仍然保持畅通,而货运量还比过去增长了 3 倍。随着内地机关、企业、学校的大批内迁,客运量剧增,仅 1939 年的客运量就达到 454 万人,为战前的 15 倍。

保卫滇越铁路的安全是当时中国军队特别艰巨重要的任务。

1940 年在欧洲战场上,法国政府无暇顾及东方利益,答应了日本关闭滇越铁路的要求,并于 1940 年 6 月公开宣布禁止中国货物由滇越铁路入境。从此连接川滇藏,延伸到不丹、锡金、尼泊尔、印度境内,直到抵达西亚、西非红海岸的“茶马古道”,成为中国当时唯一的陆路国际通道,但运送物资能力有限,而大部分外援进来的抗日物资只得依靠美国开辟的“驼峰航线”运输。

日军不断扩大侵略战线,于 1940 年 9 月 23 日占领了越南海防港,并向河内、谅山等地推进,企图沿滇越铁路进犯昆明,以动摇和摧毁我抗战大后方,战争形势进一步恶化。

为阻止日军进入云南,国民政府不得不命令中越边境河口铁路大桥炸毁,并拆除碧色寨至河口间 177 公里的铁路,只保留碧色寨至昆明的铁路,以便于运输军需品和兵员及其他生产生活物资。同时中国军队沿滇越铁路地形险要之处,构筑了 4 道坚固的防线,严阵以待。崇山峻岭的阻挡和重兵防守让日军部队大举行动难以推进,后双方展开了惨烈的激战,中国军队奋勇顽强的抵抗下,日军企图打进云南的阴谋始终无法得逞。

抗日战争胜利以后,国民政府认识到滇越铁路的重要性,为了解决滇越铁路的主权问题,国民政府于 1946 年 2 月与法国驻华大使在重庆签了《中法新约》,经中法双方交涉,法国为赔偿在停运期间和海防等处积压物资的损失,将昆明河口段的主权和经营权移交中国作为抵偿,“赎回”之款由法国政府垫付,

藉以补偿 1940 年以来因滇越铁路停运、海防封锁,所受之物资损失。”废止 1903 年中法签订的《滇越铁路章程》。中国政府终于将法国经营了 43 年的路权“赎回”手中。

滇越铁路主权回归到中国,不仅国民政府有修复滇越铁路的意愿,而且盟军最高指挥部也要求抓紧修复滇越铁路的河口到碧色寨路段。

当时云南政府组织成立了碧河段修复工程委员会,集中了云南省的所有铁路工程技术人才,不分昼夜展开抢修工作。河口大桥首先架成便桥,钢轨从老街铺进中国。但在国内许多小桥涵洞得到修复后,因为当时云南根本没有现代企业能制造大桥所需的钢梁材料,外国看到中国内战烽烟四起,也不愿意提供材料,大桥的修复工作几乎处于停顿状态。而国民政府忙于内战后,对滇越铁路的修复难以顾及,修复工程在 1947 年 5 月全部瘫痪。云南省内当时还没有大公路,滇越铁路虽然不能通往越南,但碧色寨到昆明段仍然在滇南地区发挥着交通大动脉的作用。

新中国成立后,1950 年 2 月 20 日,中国人民解放军解放了云南省会昆明,滇越铁路的主权真正回到人民手中。

中国大陆解放之时,法国还继续占领着越南实行殖民主义统治。越南在胡志明领导下争取独立解放的战争如火如荼。中国发扬国际主义精神,积极援越抗法。但是援越物资的运输需要快速的通道,而滇越铁路只通到碧色寨。于是当年负责援越任务的陈庚将军做了一个创造性的策划,将设有钢轨的铁路路基改修为简易公路,在碧色寨和火车对接,形成铁路和公路的联运,将物资运输到河口,再进入越南。从而解决了援越物资的运输问题,滇越铁路便成为临时国际铁路公路联运通道。

法国帝国主义被越南人民赶走以后,从 1954 年开始,美国为了扩张自己在亚洲的势力,进而达到围堵新中国的目的,派遣部队和输送武器到南越扶持西贡政权和北越共产党政权展开了殊死搏斗。而当时中国政府援越抗美的物资仅靠公路运输也已经难以完成,于是中国帮助越南修复铁路,北越老街到河内的铁路开始恢复。同时,中国河口到昆明的路段也开始抓紧修筑。到 1957 年 12 月,中止了 17 年的滇越铁路恢复通车,开始了中越两国互利共赢的铁路国际联运。此后军用物资和民用物资源源不断地通过滇越铁路运往越南,年平均运输量达 38 万多吨,成为了中越两国人民的友谊纽带。



1903 年滇越铁路昆明段开工

## 川籍抗战老兵谈国家补助金:这是另一种方式的认同

“我想快点告诉在农村的战友,他们也在领取生活补助金的范围内。”8 月 11 日下午,抗战老兵钟华指着随身携带的抗战老兵名册说:“早在 2013 年国家就将原国民党抗战老兵纳入相应社会福利保障范围,这不是国家第一次认同我们。”

当日,为“四川抗战老兵 8·15 庆典”做筹备工作的十余位川籍抗战老兵相聚于成都人民公园鹤鸣茶馆内,“中国官方将向抗战老战士发放一次性生活补助金”成为他们热议的话题。

中国民政部、财政部将于 9 月前向部分健在的抗战老战士、老同志发放每人 5000 元人

民币的一次性生活补助金,其中包括参加过抗日战争,后回乡务农的原国民党抗战老兵。

“钱不多,但却对老兵以军人身份爱国报国的‘认同’,这份‘认同’比金钱更重要。”钟华担任着第三任四川抗战老兵聚会召集人的职责,他的抗战老兵名册上详细的记录着百余位川籍抗战老兵的资料、住址、联系电话。“前两任抗战老兵聚会召集人和册子里的部分老兵,没有等到这份‘认同’就相继过世。”

曾参加过台儿庄战役的老兵李圣言撩起衣服,指着胸口、右腿的枪伤说,纳入社保和这 5000 元补助对那些在居住在农村、消息不畅通、受创伤折磨的贫困老兵而言弥足珍贵,

括历经八年抗战、生活窘迫的老兵肖志华,最近政府承诺给肖志每月 800 元的生活补贴和低保救助,但还没领到一笔,就去世了。”蒲寒说,离抗战胜利 70 周年大庆已不足一月,志愿者们十分希望能为“一次性生活补助金”的发放出力。

据四川巴蜀抗战史研究院统计,1980 年四川登记在册的原国民党抗战老兵达 9000 人,而目前仅余不足 800 人在世。

记者就补助金发放事宜咨询了四川省民政厅,工作人员回应称待收到相关文件后,民政部门将立即按照文件要求落实相关事宜。

(贺劲清)

各类大小项目投资借款,两百万起贷地域不限,个人、企业均可

**金融世家豪丰投资**

手续简单 利率低 放款快  
代打全国各类保证金

咨询电话: 028-68807888