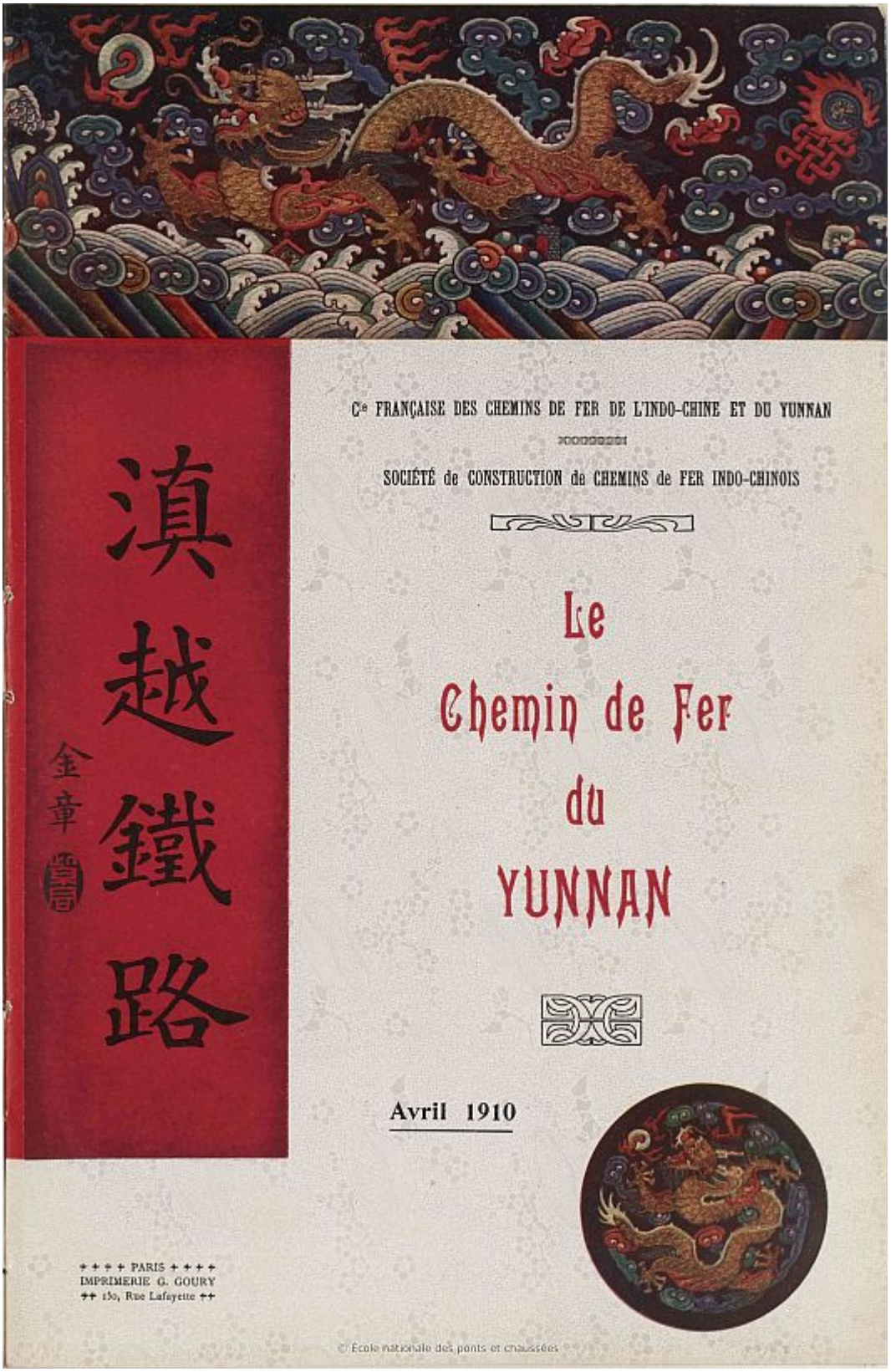
滇越铁路

此《滇越铁路□□Le Chemin de fer du Yunnan□图册共两卷，由法国铁路公司编。此书记述滇越铁路（始建于1903年，于1910年完工）修建历史、详细描述滇越铁路的设计、施工经过，并附有大量历史图片、地图及工程图。书内含老照片约294幅，55组地图及工程图。此法文本于1910年出版。

滇越铁路在法国殖民时期称云南铁路（越南为清朝属国），从越南海防至云南昆明，全长854公里，分为越南段（即越段）和云南段（即滇段）。1840年鸦片战争后，法国进入中国。1885年6月，法国通过中法战争用武力打开了中国西南的门户，接着又争夺云南的铁路修筑权。1898年3月，法国驻华公使吕班借口干涉还辽有功照会清总理衙门，在提出割让广州湾（今广东湛江市，于1899年沦为法国殖民地（租借地））的同时，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 ”，清廷答复：“ 可允照办 ”。这样法国取得了滇越铁路的修筑权。1899年9月，以法国东方汇理银行为首的几家机构成立了滇越铁路公司，承包了滇越铁路的集资修建业务。铁路由越南海防港至云南省会昆明，全长854公里，轨距为1米。其中，海防至老街一段在越南境内，1901年动工，1903年竣工通车。1903年10月，法国与清政府签订了《滇越铁路章程》34款，云南境内开始兴建，由河口至昆明一段为滇境，计长468公里；1903年开工，1910年4月1日竣工，翌年全线通车。由于铁路云南段460多公里大多在山峦、河流、峡谷间通过，在加之当时的施工条件极为恶劣，因此至铁路通车时，中国工人死亡10多万人，被称为“ 一根枕木一条命，一颗道钉一滴血 ”的铁路。

上册为文字与照片：全页照片图版86面，共294幅老照片（含部分彩图及褐色调图），图版单面印刷（背面空白），文内另有大量图表、图示及工程图。

下册为图册卷：含55种（组）地图及工程图，绝大部分为拉页和跨页。



1910年4月，法国印度支那与云南铁路公司（简称法国铁路公司）协同法国印度支那铁路建筑公司，合力出版记述滇越铁路修建历史、工程技术的大型画册，详细描述滇越铁路的设计、施工经过，并附有大量历史图片，照片的拍摄时间跨度从1904年条约签订时起，直至1910年铁路建成通车止，真实记录了整个建造过程。滇越铁路代表了当时最先进的铁路设计与建造技术，其中的隧道、桥梁、线路、站房建筑等都对后来的

铁路发展产生了重大影响。本书真实保留下来的图示、图表及图纸等（第二册），对研究滇越铁路建筑工程的意义尤其重大。

滇越铁路的修建时间正值晚清，鸦片战争之后中国被迫开放的时期，接受西方工业文明的同时也伴随着挨打与屈辱，此书的意义不止在于铁路工程本身，对中国近代史、帝国主义侵华史等均有重要参考价值。从书中最大的拉页和高程图，可以看出滇越铁路复杂的地形变化，同时也反映出滇越铁路修建过程的难度之大、技术水平之高。

此外，书中记载了大量的隧道、桥梁，其中就包括著名的“人字桥”（Herringbone Bridge）由法国工程师鲍尔·波丁（M. Paul Bodin 1847-1926）设计。在两座绝壁间建以人形横空飞架，不用一根支撑墩，“人字桥”和隋朝李春设计的赵州桥并列进了《世界名桥史》。在本书中可以看到原始的设计和施工图纸，是桥梁爱好者的绝佳学习资料。其中还包括有“人字桥”搭建过程的照片记录，可以复现出当时惊心动魄的修建时刻。然而，巨大的成就背后是惨烈的牺牲，“人字桥”的修建就是滇越铁路“一根枕木一条命，一颗道钉一滴血”的真实写照，短短67米长的人字桥，铁路工人就死亡了近800人。除了具有工程美学价值的铁道、隧道和桥梁，书中还包括有各种等级不同的站房建筑，包括碧色寨、河口的特等站，云南府（昆明）的一等站等等。由书中附有的详细设计图纸，可供后人进行对照研究。但是本书全文为法语写作，语言的障碍成为对其进行深入研究的不小阻力。期待通晓法语的学者可以在后续接力研究。

> *该书在中国铁道博物馆和云南铁道博物馆陈列有复制品。2008年11月9日，中国书店“2008年秋季书刊资料拍卖会”上拍同名书残本（仅有上卷），参考价为18,000-20,000元。*

滇越铁路是20世纪初西方最早在中国修建的四条铁路之一。其它三条分别为英国于1876年在上海修的吴淞铁路、俄国于1897—1903年修的东清铁路（即现在的中东铁路）与德国于1899—1904年修的胶济铁路。滇越铁路是中国历史上建设时间较早、建设难度最大、在中国和世界铁路建设史上最具特色和影响的铁路建设工程之一。它全长854千米，昆明至河口全长465千米，越南境内老街至海防全长389千米，轨距1000毫米（简称米轨），是中国铁路网中唯一仍在运营的窄轨铁路。

滇段自昆明经宜良、弥勒、盘溪、开远、个旧、建水、蒙自、碧色寨、屏边、人字桥抵达中越边界重镇河口。沿途美景遍布。全长不到500公里的滇段。跨越金沙江、珠江、红河三大水系；跨越了亚热带干湿分布的高原季风气候、南亚热带半湿润气候、热带山地季风雨林湿润气候三大气候带；穿越了12个少数民族聚居区；在南北海拔差1807米的线路上，平均3公里1个隧道、1公里1座桥梁。共有桥梁425座，有的两端紧接隧道，下临万丈深渊，另有隧道155座，占滇段全长36%。越段地形较为平坦，连接中越的边

境重镇河口，从越南老街经过首都河内最终到达海防。目前仍在运营，在越南交通运输中占有重要地位。

滇越铁路以卓绝的设计和浩大的工程，当时的泰晤士报称其可与1859年修建的苏伊士运河和1903年开凿的巴拿马运河相媲美，并称“ 世界三大工程奇迹 ”。

滇越铁路的开通运营，让云南人见到了西方现代工业文明的曙光，促进了云南现代文明进程，昆明因此成为中国最早使用电灯的城市之一。抗日战争期间，由于国内大部分地区陷入战争，滇越铁路成为联系国内外，为中国运送物资的主要途径。国立西南联合大学也正是得益于滇越铁路，才能将一众师生们带到大后方—昆明。

但是随着新型交通工具的冲击，以及滇越铁路自身的设备老化和云南地形的复杂性，运营和维护成本居高不下，现在已经停止了客运，只在部分路段保留着象征性的货运。对滇越铁路的抢救性保护迫在眉睫。
（感谢网友小P的书评）

注：此PDF文件包含分卷书签。出版社：法国巴黎;Paris:Imprimerie□G.Goury,1910□出版时间：1910，印刷时间：1910，硬精装，8开，610页。尺寸：37.5*25.3*6.6厘米；净重：5260克；加厚铜版纸和绘图纸精印。
--
文件名：滇越铁路.Le Chemin de fer du Yunnan.2册.法国铁路公司编.法国巴黎出版.1910年
文件格式□PDF高清
文件夹大小□387M