

<<汽笛在山谷中独鸣>>

图书基本信息

书名：<<汽笛在山谷中独鸣>>

13位ISBN编号：9787806959077

10位ISBN编号：7806959076

出版时间：2009-10

出版时间：云南美术出版社有限责任公司

作者：肖鹏

页数：164

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<汽笛在山谷中独鸣>>

前言

1746年的一天，英国格拉斯哥堡一个10岁的小男孩正在家里玩耍时，厨房里炖在煤炉上的水壶烧开了，沸腾的开水“噼噼噗噗”的响声引起了小男孩的注意，他发现热腾腾的水蒸气把水壶盖冲顶得上下跳动——“轻飘飘的水蒸气为什么会将沉重的水壶盖冲开呢？”

这个问题从此就一直在他的思绪里徘徊。

十八年后，当他发明了以水蒸气为动力的世界第一台蒸汽机时，这个问题才真正有了正确的答案。

当年的这个小男孩，就是詹姆斯·瓦特。

或许，瓦特发明蒸汽机的最初意图是为了满足于解答他儿时的一个疑问，也可能是他幸运地找到了发明蒸汽机的契机。

但可以肯定的是，瓦特无论如何也不会想到，他发明的这一技术，使人类大大地飞跃了一大步——从农耕社会迅速地进入了工业社会。

19世纪初期到20世纪初叶，是工业革命飞速发展的时代，也是蒸汽机风光显赫的时代。

1814年，矿工出身的英国工程师斯蒂芬孙将蒸汽机组装在铁轨车头上，使之成为世界第一台蒸汽机车。

由于这种机车是用煤块作为燃料来产生蒸汽继而形成机车前进的动力，因而人们习惯地称其为“火车”。

火车的诞生，加快了欧洲工业革命的进程。

由于它的快捷，缩短了城市与城市、地区与地区的空间和距离；由于它巨大的负载，扩大了交通运输的规模继而也刺激了工业生产的规模以及可观的商业利益；由于它的低成本高回报，使人们认识到“火车一响，黄金万两”这个浅显的道理。

无疑，火车一出现，就成了欧洲各工业强国的宠儿，也成了工业革命时代标志性的“明星”：火车头那庞大独特的造型，让人们感叹工业时代的巨大能量和潜力；火车头冒出的滚滚浓烟，似乎预示着工业时代蒸蒸日上的美好前景；火车头牵引着长长的列车穿山谷隧道、过河流桥梁轰隆疾驶的雄姿，给人以征服大自然的信心和快感；据说世界第一部电影，也是以火车为模特拍摄的，可见火车在当时人们心中的地位和影响。

19世纪早期至中期，火车还只是欧洲少数几个工业发达国家如英国、法国的专利品。

到了中期以后，火车开始在欧洲普及起来，并引进到了美国和加拿大的东部地区。

19世纪末叶，火车已成为欧洲和北美洲各国最主要的交通运输工具，形成了庞大的铁路网络和星罗棋布的车站网点，确立了近两百年工业“霸主”的地位。

出于殖民扩张的需要，英、法等殖民主义大国除在本国普及铁路运输外，还将其逐渐引入到所辖属的殖民地国家，以图加大、加快掠夺殖民地国家自然资源的规模和步伐以及获取最大的商业利益和回报。

1853年，英国在孟买修筑了印度第一条长34公里的铁路，由此开了号称“世界第一铁路大国”的印度铁路运输的先河。

1881年，法国在西贡(今胡志明市)修建了越南第一条“印支铁路”，然后一路北上，到1896年建成了西贡至东京(今河内市)长达1400公里的南北大通道。

1899年，法国殖民当局又修通了海防至河内再至中国云南边界老街的铁路——这也是滇越铁路越南段的整个线路。

对于英、法等殖民主义大国来说，在其殖民地修建铁路的目的，当然是想最大限度地获取其殖民地的自然资源以及经济和商业的利益，从而全面有效地掌控其殖民地的主权和领土，使之成为自己手中的宝库，无所顾忌地任意提取。

但在其殖民地修建铁路也是一把双刃剑：在殖民当局获取经济利益的同时，西方的民主思想和先进技术也不可避免地进入到其殖民地，使殖民地人民逐渐觉醒，社会 and 经济发展日益迅猛发展，最后成为推翻殖民主义制度的强大力量。

<<汽笛在山谷中独鸣>>

内容概要

火车的出现成了欧洲各工业强国的宠儿，也成了工业革命时代标志性的“明星”，据说世界第一部电影，也是以火车为模特拍摄的，可见火车在当时人们心中的地位和影响。

为了让读者更全面地了解滇越铁路的全貌，本书采取了坐汽车、乘火车相结合的办法走完了全线。让你体验一种无法比拟的享受——享受大自然、享受历史、享受人与自然的和谐、享受科学技术的进步。

<<汽笛在山谷中独鸣>>

书籍目录

引言“病龙”中国——一段屈辱的历史滇越铁路——法国殖民扩张的产物昆明北站——繁华都市中逐渐被遗忘的角落从昆明到宜良——蔚为壮观的沿途风光宜良到开远——汽笛在南盘江河谷中回响开远至蒙自——天堑中的通道蒙自至河口——雄、美、险、壮的天下奇观硝烟不再四起——越南印象老街至海防——路，向远处伸延滇越铁路，我该怎么对你说……附录：滇越铁路沿线各站一览表后记

<<汽笛在山谷中独鸣>>

章节摘录

法国是仅次于大英帝国的老牌殖民主义大国，其殖民地遍及全世界，在亚洲的殖民地主要集中在印度支那半岛的越南、老挝、柬埔寨三国。

在此之前，老挝、柬埔寨人烟稀少，大部分地区被原始森林所覆盖，而越南则一直是中国的藩属国，与中国有着紧密的友好关系。

在觊觎中国的同时，法国就把殖民扩张的目光投到了印度支那半岛。

法国的打算是：中国地大物博，一时还啃不动或不好啃，不如先吃掉临近中国的几个小国，再以此为据点，逐渐向中国南方蚕食过去，继而扩张至整个中国。

19世纪60年代，法国先后武装占领了越南南部几个省市以及柬埔寨的大部地区，并在西贡(今胡志明市)建立了印度支那殖民政府。

之后逐渐向北推进，仅仅十多年的工夫就侵占了越南全境，继而在东京(今越南河内)建立法国驻印度支那殖民政府，统辖越南、老挝(寮国)全境及柬埔寨部分区域。

1883年，清政府应越南阮氏王朝之请，派兵到越南共同防御法国殖民军队的进攻，无奈大败而逃，法国乘机占领河内，逼迫越南王室承认它的“保护权”。

1884年，清政府与法国签订《中法简明条约》，正式承认法国对越南的殖民统治。

1885年，清政府又与法国签订中法《越南条约》，同意勘定中越边界以及进一步确定了法国在中国广西、云南的通商特权。

法国人的手终于伸到了中国。

既然要“通商”，就要有通商的交通要道。

自古以来，越南与中国的交往，一直是通过东部的海防、北勘等海路以及东北部的四江、谅山等陆路进入中国广西再向中国内部延伸——这段路山势较为平缓，从河内到中国广西首府只有四百多公里的路程。

至于与中国云南的交往，则可以从海防红河口上船，沿着红河逆流而上，经老街进入中国境内，再继续前行100公里到达蛮耗口岸，上岸后沿着“中越古道”经个旧、建水、通海、玉溪到达云南昆明，路程至少有一千多公里。

这条通道，在越南境内基本是水路，然而进入中国云南境内就是陆路，而且山高河急、极具危险，一路下来，苦不堪言，相比起广西路段更为艰难、坎坷、遥远得多。

然而，法国人偏偏就看中了这条通道。

究其原因，一是云南的自然资源比起广西要更为丰富，尤其是矿产资源如锡、铜、锌等在亚洲都是首屈一指，这些金属矿产恰恰是法国所急需的；二是云南在中国地处边疆，与中国内地距离相对较为遥远，且与内地只能靠人背马驮交往，交通运输极为困难不便，法国如若得手，既好控制云南的局势又让中国政府无可奈何；三是云南气候宜和、冬暖夏凉，除冬季外与法国气候十分相像，不似越南那样炎热难耐，是最为理想的避暑胜地。

经过几次实地考察后，法国人认为，凭着自己的实力和技术，是可以修筑一条通往云南的铁路的。

等这条铁路修成后，法国人就掌握了中国云南的经济命脉。

继而可以取得云南的实际控制权，再由此向中国其他省区扩张，即便为此与中国当局交恶，也能依托越南而无所顾忌。

于是，法国紧锣密鼓地筹划起修筑铁路的事情，并将这条铁路取名为“滇越铁路”。

滇越铁路，顾名思义就是中国云南(简称“滇”)至越南(简称“越”)的专线铁路。

它的起(终)点是越南海港城市海防，终(起)点是云南首府昆明(清称云南府)，由当时的法国印度支那殖民政府筹建，铁路轨距为一米，俗称“米轨”。

滇越铁路的修建，从1871年法国商人Jean Dapuis动议修建，1885年法国与清政府会商筹建，1887年法国政府和议会立项通过，1899年清政府照会法国正式同意修建并开始勘线，1903年中、法两国签订《中法滇越铁路章程》，同年动工，直至1910年正式通车，整整历时39年。

此后，从1910年通车开始，到1940年抗日战争时被炸毁停运，直至1957年恢复通车；1979年中越边界战争打响，越南又炸毁河口大桥中断运输，直到1996年两国重新恢复全线通车，至今已有99个年头，期

<<汽笛在山谷中独鸣>>

间坎坎坷坷，令人感叹。

滇越铁路全长854公里，其中中国云南境内465公里、越南境内389公里，共建桥梁178座、隧道153个。兴建云南段内劳工共计6万余人，1.2万人因疾病、工伤等原因而客死他乡，其中包括外国技术人员800余人在内。

滇越铁路工程巨大，被当时英国《泰晤士报》称为与巴拿马运河、苏伊士运河并列的“世界三大工程奇迹”而享誉世界。

铁路沿线所有车站、桥梁、转运等场所的设施，均在法国制造后海运到越南，再人背马驮运送到云南现场拼接安装，基本毫厘未差，可见当时修路勘察的高度精确和制造技术的高度精细。

让法国始料不及的是，滇越铁路刚开通不久，中国就爆发了辛亥革命。

对西方列强俯首帖耳的清王朝被推翻后，法国在中国的扩张政策也有所收敛，再加上第一次世界大战大伤了元气，法国已无暇顾及对中国云南的控制和扩张，只能靠铁路运输的垄断来获取单纯的经济利益。

1941年太平洋战争爆发后，日本军队占领越南，处境尴尬的法国当局既不敢得罪日本，又不愿得罪美、英两国，只好极不情愿地发表声明，将滇越铁路中国云南段的路权交还给中国。

1946年，中国政府与法国政府签订协议，正式收回滇越铁路云南段的路权。

自此，滇越铁路云南段成为了中国主权拥有的铁路。

“滇越铁路”这一名称，从1910年通车之后沿用了几十年。

直到1964年，中国政府正式将此铁路更名为中越铁路，云南境内路段称为昆河铁路(昆明—河口)，或称“昆河线”，但由于中越两国关系的风风雨雨，又为了避免与中国广西的中越(准轨)铁路产生误解，“滇越铁路”的旧称在当地仍然沿用至今。

滇越铁路越南境内地势较为平缓，多为河流、平原、湖泊、丘陵。

但进入中国云南境内后，地势就险峻复杂起来，除河口(海拔64米)到腊哈地近70公里是沿着南溪河谷谷盘延直上、地势稍显平缓外，从白寨到保姑41公里的距离(直线距离仅十几公里)就由海拔250米爬升到海拔1250米左右，足足上升了1000米——这上升1000米的高度是用近50公里的距离、25%~30%的坡度缓缓爬升达到的！

之后，线路高度扶摇直上，从海拔1300米左右的蒙自、开远，到海拔1600米左右的宜良，再爬升到海拔2100米左右的水塘大坡，最后到达了终点(起始)站——海拔1945米的昆明。

滇越铁路昆河线的起点(终点)站是中国云南省的省会昆明，途经昆明(盘龙、官渡、呈贡、宜良)、玉溪(澄江、华宁)、红河(弥勒、建水、开远、蒙自、屏边、河口)三地区12个县，经过昆明、宜良、盘溪、开远、草坝、蒙自等几个高原坝子，南盘江、南溪河两大山地河谷，滇池、阳宗海等湖泊，至于沿途的高山峻岭、悬崖险坡更是数不胜数。

无怪过去人们为乘坐滇越铁路编了这样的顺口溜：“船形的车厢，蛇行的路轨，英雄的司机，不怕死的乘客。

”由于弯多坡陡，火车时速基本控制在20-30公里，因此云南人又为它编了一句打油诗：“云南十八怪，火车没有汽车快。

”越南段的起点(与中国河口对接)是越南老街省的省会老街，途经富流、安沛、富寿到达越南首都河内，这一线大都是丘陵地段，铁路沿着红河蜿蜒而下。

到了河内就是辽阔无边的平原地貌，再从河内出发经过海阳、就到了滇越铁路的终点(起点)站——海防。

滇越铁路从1910年全线通车(实际上此路越南段在几年前即已通车，云南段于1909年也从河口至开远陆续通车)以来，至今已有近百年的历史。

它不仅对中国云南及越南的经济发展起到至关重要的作用，也对云南及越南的政治、文化、军事、社会生活等产生巨大的影响。

同时，滇越铁路又以沿途风光秀美、险峻，工程雄伟、气势宏大而名闻天下，有着极为丰厚的历史人文价值以及旅游观光的价值。

<<汽笛在山谷中独鸣>>

后记

从懂事起，我就认识这条铁路。

无数次地从这条铁路经过，无数次地看着这条铁路上的火车来来去去，无数次地在梦中响起这条铁路的火车发出的汽笛声——我没有理由不对这条铁路发生浓厚的兴趣。

这条铁路，就是滇越铁路。

闲暇之余，我开始研究起滇越铁路的过去、现在以及她的将来。

节假日期间，也抽空到昆明附近的小火车站去走走转转。

日积月累，对滇越铁路的认识逐渐丰富起来。

滇越铁路传奇般的经历吸引了我，尤其是听说滇越铁路(昆河线)因种种原因即将停运的消息之后，更使我们增添了想在滇越铁路上再乘坐一次小火车，再亲身感受一下沿途风光的迫切心情。

然而，就是这样一个简单的想法实施起来却异常的复杂和困难：滇越铁路(昆河线)自2003年4月起正式停止客运，只维持日常货运，虽然时不时还加挂一两节客车厢，但都是给铁路职工内部使用(俗称通勤车)，外人是不能上去的。

即便上去了，这几节车厢也是走走停停无个定数，随时都有被撂在某个偏僻小站的可能。

如果开汽车与铁路同行，这倒是个办法，但很多地方都没有公路，尤其是从蒙自芷村到屏边湾塘这一最为壮观精彩的路段是无路可通的，唯有滇越铁路小火车可过！

再者，乘汽车与乘小火车的感觉是完全不一样的，这就像站在云南边境线上看国外一样：你虽然看到了外国的景色，但并不等于就是真正到了外国。

话又说回来，就是能坐上小火车也有很多的遗憾和不便。

首先，就是她的慢——慢得让你精疲力竭、无可奈何！

从昆明到开远，要坐十多个小时，从开远到河口，又要坐十多个小时，465公里全程要坐整整一天，如果是坐汽车的话。

五六个小时就到了。

这对我们习惯于21世纪快节奏生活的人来说，觉得很不适应。

其次，坐火车看沿途风光，稍纵即逝，看不过瘾！

而且还受速度、角度的限制，很多美景都不能尽兴地看、尽兴地拍、尽兴地玩。

其三，是乘坐的不舒适：颠簸、摇晃、震动、噪音……几乎伴随你走完全程！

听铁路职工介绍说，这还是好的啦！

过去开的是蒸汽机车，一开起来煤烟滚滚、灰尘弥漫，钻一两个洞(隧道)后，全部乘客都被煤烟熏得黑黢黢的。

自从1978年全线换成内燃机车以后，情况改观了不少，起码不受烟尘的罪了，知足吧您！

为了让读者更全面地了解滇越铁路的全貌，领略沿线的美丽风光，体验乘坐滇越铁路小火车的感受，我们采取了坐汽车、乘火车相结合的办法走完了全线。

这其中的辛苦只有我们才体验到，而更多的是一种无法比拟的享受——享受大自然、享受历史、享受人与自然的和谐、享受科学技术的进步等等。

最后，由衷地感谢在考察过程中帮助过我们的单位和个人，他们是：云南省人民政府对外宣传办公室 云南省财政厅 云南省新闻出版局 云南省红河哈尼族彝族自治州人民政府 云南省开远市人民政府 昆明铁路分局机务处 昆明铁路分局开远机务段 昆明铁路分局宜良机务段段锡、张长利、苏应奎、郑明等人。

谨此致以最真诚的谢意！

编者2007年8月20日

<<汽笛在山谷中独鸣>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>