



夜哨。

### 从云南铁路的“怪”说起

说到云南，少不得各种版本的“云南18怪”，有一“怪”叫做“火车不通国内通国外”。这是一段一百多年前的沧桑往事，那些封存在历史罅隙中波诡云谲的记忆，依然让人有一番难以言状的唏嘘。

云南的铁路修建竟然先于公路。1910年，在全省还没有一寸公路的时候，云南境内便开通了一条长约466公里的铁路。几乎是同时，又一条穿越横断山脉的铁路“虚线”，既没破土又不曾标注于中国舆图，但偏偏出现在英国地图上。

所有的历史都是有迹可循的。打开边疆地图便会发现，这两条铁路的走向，都穿越云南边境通向东南亚两个国家的出海口，而这两个邻国，长期都是英国、法国殖民地。

近代中国苦难深重，甲午战争后，列强各国一批批“探险家”“旅行者”“商人”涌入云南，边疆丰饶的物产、富饶的资源，成为他们觊觎的目标。

先是法国人迫使清政府同意其修铁路的特权；接着英国人又以“平均势力”为由，在谈判桌上威逼利诱；紧接着，德国、美国提出“投资”要求，美其名曰“助建”……无论怎么谈，最终无不图穷匕见：如不答应，“必派舰重办”。

在谈判之前，他们就大肆无忌地开始了滇西、滇南边防地域的一次次勘测。他们浩浩荡荡人员数十、马匹近百，所到之处，矿产资源、地质河流、森林分布、经济状况等尽在“勘探”中，并绘制线路平面图和纵断面图。

按理说，铁路是现代工业文明的标志，孙中山将其喻为“文明之母和财富之源”。穿越云南直接抵达东南亚沿海海港的铁路规划，孙中山先生在其《建国方略》中就曾有过明确的构想。

但铁路既通之日，当地民众却无欣喜之情。1910年4月1日，一辆法国蒸汽机车轰鸣着驶入昆明。不仅当地百姓震惊于这个“钢铁怪兽”，就连接受过新知识教育、“为边防带兵者研究武学之所”的云南讲武堂学员，“亦有号啕大哭者”，还有人向机车扣动了枪扳机。

### 不堪回首的“有边无防”困境

“青山层层叠叠，往来喘汗腥膻膻。”这是大山里各族群众对山道的描述。云南边疆的哀牢山脉、无量山脉、怒山山脉，将这丰饶神奇的土地割据成为道险绝之地。

一代代人用脚步踩出的“蒙蛮古道”“马援古道”“茶马古道”“滇越古道”……纵横幽深的古道，皆不过是匹马单人的通道而已；即便是始于秦汉的官道“五尺道”，也仅有五尺之宽，尚不足两米。

美的是山，险的是山，难的是山。倘若一直骑行在千年古驿道，闭塞的边疆永远走不出贫困落后的困境。毫无疑问，图强革新需要路，筑路也需要引进先进技术。然而，列强却将修路筑道，作为捆绑我们民族的绳索、吞噬我们血液的吸管。

法国殖民者毫不掩饰他们优先选择铁路的目的——铁路附带之权，便于对中国(瓜)分而使之不知其分”；

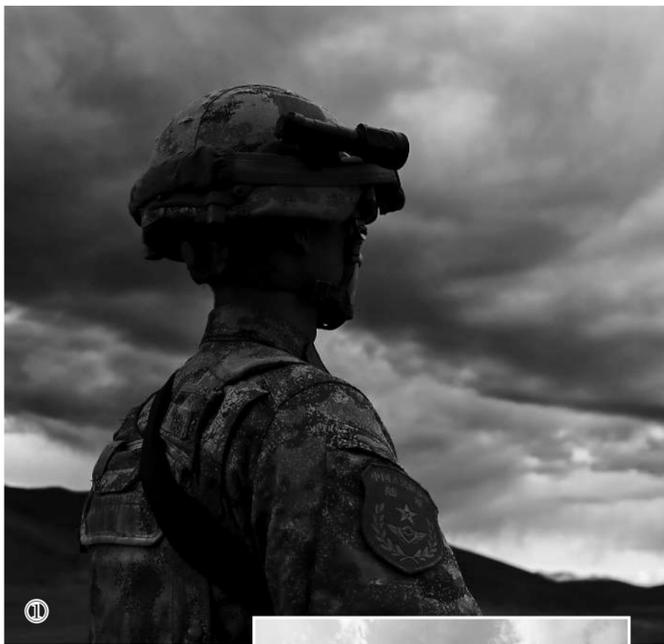
挥毫当得江山助，不到边关岂有诗。

山逼水迤的云南边陲，风光皆倚山而生，重重如画、叠叠若屏；景色皆云雾缭绕，渺渺闻音、涓涓似雨。

然而，挥洒在红土高原上的诗句不仅是抒情写景。多少年来，尤其是近代史上，疆域与家园、尊严与磨难、守望与砥砺……凝聚成探之弥深、思之叹息的记忆，让沉甸甸的历史久久低徊激昂苍凉的回响。直至新中国成立，五星红旗在边关高高飘扬，几十年时空叠影间，春风化雨，山河巨变，美好与富裕重新定义着这片土地，处处边关新景、一缕缕边塞新风，交织出最炫美的锦绣中国，奏唱出动听的彩云飞歌……

# 铁路为弦，弹拨边疆风云史

■郑蜀英



图①：南部战区陆军某旅一名战士眺望边境线；图②：夜色中，战士正在巡逻执勤；图③：金鸡山哨所官兵修剪果树；图④：一名边防战士正在训练。



法国“旅行家”古德孟写给该国议会的报告中，更是露骨而言：“云南铁路告成时，则席卷云南如探囊取物。”

军史学家考证，欧洲早年的兵法里，没有“兵马未动、粮草先行”之类的表述。中世纪的欧洲士兵出门打仗，基本是背点咸肉奶酪，“走一路抢一路”的补给方式早已是习惯。

他们将此“惯例”带到了云南边疆。他们仗仗船坚炮利，赤裸裸地将“掠夺”二字写进一切条约、合同中，从领土到资源，从经济到防务，从金融到商务……其胃口之贪婪、吃相之难看，让大清负责相关事务谈判的官员发出无奈叹息：“辞交取予之间，皆有耻之事也。”

1903年，在法国炮口下签订的《中法滇越铁路章程》中，铁路的运营权及其收入，80年全部与中国无关；铁路两侧、车站周边的土地归属权者所有；铁路管理层不录用中国人……总之，在中国边疆筑筑的铁路中国人不得过问。

英国殖民者一见红了眼，法国人攫取了滇南红河流域，他们就把手伸向滇西怒江流域。一声招呼都不打，就组织“云南铁路公司”，甚至在省会挂牌设立了“英国驻滇总领事馆”，其主要事务就是修建“滇緬铁路”。

在自视为征服者的英国人眼里，被征服者概无主权领土可言。1905年，他们按照自己的方案完成测绘后，根本不去告知清政府，就在英国出版的地图上，肆无忌惮地标注上滇緬铁路的“虚线”。

后来，由于沿途各族百姓寸土必争的反抗，加之在革命浪潮中清政府已是大厦将倾，“滇緬铁路”就此搁置下来。那条英国人自说自话的“虚线”，徒自成为一段标注于地图的耻辱。

修铁路只是虚晃一枪，可搜刮到囊中的真金白银却不“虚”。中国官府为修铁路筹措了约百万银两，随着英国人的撤离竟然没有留下一文一钱。这番掠夺，无疑使经济原本就落后的边疆雪上加霜。

“滇虽边鄙，而尺寸莫非国家所有，断不忍坐视丧失。”云南士绅慷慨悲愤地致电清政府，呼吁“以强力御外辱”。可是，殖民者不仅是敲骨吸髓的好商，更是野心勃勃的侵略者。

抗日战争爆发后，大片国土沦丧，许多重要的交通运输线也落入敌手，中国战时经济面临被钳制扼杀的危局。这时，滇緬铁路的战略通道价值一下凸显出来，工程局开始提速——原先云南省的铁路局升格为“交通部公署”；数十位知名的铁路专家主动请命，从海内

个民族的耻辱。”

### “两路皆毁”的壮举悲歌

牛津大学出版的《边界入门》有这样的描述：“地图是根据权利关系制作的，边境恰似伤疤，是看得见的暴力史。”

关于云南最早铁路的这两段历史，恰似云南边疆的两条“伤疤”。然而随着历史的演进，这两条“伤疤”又将再一次鲜血淋漓，接受新一轮刀剑砥砺。

1939年，第二次世界大战全面爆发，恃强凌弱的法国殖民者遇到更厉害的“强盗”——在欧洲本土，他们全境沦陷于德国法西斯；在东南亚，他们在日本法西斯的淫威下交出了铁路管理权。中国大后方的大门随之洞开。

面对白刃相逼的危局，中国政府终于出手对铁路实施了军管。于是，滇越铁路成为国际援华物资唯一的铁路国际运输线。

日本侵略者将其视为眼中钉。仅在1939年，就凭借空中优势，出动飞机近700架次，对铁路实施了狂轰滥炸。我国军民为此付出了巨大的牺牲，保证了铁路的畅通，成为抗战初期的功勋通道。

然而随着法国人的全面溃退，兵临城下的日军加大了对云南的进攻力度，并企图以铁路为跳板，从大后方入侵我国。危急之中唯有壮士断腕——云南境内铁路大桥、重要隧道随之悉数被中方炸毁，同时拆除了近200公里的铁轨。

铁路交通被切断，崇山峻岭就构成了天然屏障。最终，云南边疆军民御敌于国门之外，顽强地守住了中国大后方的南大门。1945年，日寇投降。

根据波茨坦协议，日本侵略军就在铁路大桥桥头向中国军队投降。据说日军降将受降时叹道：“我终于踏上铁路一端，但是来领受败军之辱……”

与滇南毁路保国的壮举相比，滇西先筑路后毁路的故事，则是一段惊心动魄的历史悲歌。

滇緬铁路所选取的路线，被称作是内地通往南亚、东南亚及印度洋“金夹缝”的枢纽。在有识之士的呼吁声中，1938年滇緬铁路规划重启，再度开工。

抗日战争爆发后，大片国土沦丧，许多重要的交通运输线也落入敌手，中国战时经济面临被钳制扼杀的危局。这时，滇緬铁路的战略通道价值一下凸显出来，工程局开始提速——原先云南省的铁路局升格为“交通部公署”；数十位知名的铁路专家主动请命，从海内

外赶赴山高水险的边疆；一千万美元的“滇緬铁路公债”成为“爱国证券”。

最令人赞叹的，还是紧急征集的20多万民工，以及8万铁路员工。云南边疆的经济本来就捉襟见肘，加之抗战以来，仅在边境一线担负防御任务的就有十几个军，“征兵、征粮、征骡马”，已经掏空了家底。所以，为了保证民工数量，就连县政府公职人员也在征集之列。

困难归困难，可国家有难，焉能不起。勤劳朴实的边疆各族群众纷纷应征，并付出了巨大的牺牲。据统计，因塌方洪水、疾病劳累，民工伤亡者竟达10万。

“虽锋刃旁，人马沸腾，未肯裹足。”至1942年春天，滇緬铁路的土石方工程在崇山峻岭中已经延展800多公里，其中约一半已开始铺轨，沿途的桥梁、隧道、车站皆已完工。时任美国总统罗斯福听了驻华大使的报告后也赞叹道：可与“巴拿马运河”媲美。

可惜悲剧再度重演——1942年，英印联军及中国军队惨败于缅甸战场，日军一路追杀攻入中国境内，使得原本还在万里之外的战火，数月之间就燃烧到滇西。

一觉醒来，日军先头部队已至距铁路百余公里。大功告成的喜悦，瞬间转为敌寇借路而进的忧惧。数日间，重庆发来的急电多达40多封，其内容就是一个“炸”字——限令一个月内将路轨、路基、桥梁、隧道全部炸毁。

爆破声中，一月之内，800多公里的滇緬铁路仅留下从昆明出发的百余公里，其它的全部倾垮在峡谷和湍急的河流间。

悲愁肠已断，悬望眼已穿。铁路专家和民工懵了——数年奋战、几多艰辛，洒下的汗水血水就这样付之东流？时逢雨季，暴涨的河流和大家的哭泣交织成一片，可谓天人同哭国家与民族之不幸。

### 钢枪咏志，固守万代幸福路

山河旧貌换新颜。新中国成立后的几十年间，曾经的云南“僻壤瘠地”，早已摆脱贫困、汇七彩之姿、展魅力之容。

老态龙钟的滇越铁路，毁于战火的滇緬铁路，早已成为“文化遗产”。富民兴边、强边固防的新时期边防观，让边疆人民的铁路之梦化为云岭高原的“黄金大通道”——随着“桥头堡”建设和沿边全面开放格局的形成，面向南亚、东南亚的“大通道”全面投入建设，特别是“一带一路”伟大构想的实施，使边地云南从“米轨蒸汽机车”一步迈入高铁时代，拥有了包括“最美铁路滇藏线”在内的7条高铁、8条跨省

铁路线。

最令人感慨万千的，是历经磨难的边关铁路。且看今日之云南边防，延伸着5条出境铁路。有极具现代化模式的“澜湄快线+跨境电商”；有纵横万里的中老铁路+中欧班列大通道；有中国之最、世界第7、长达35公里的高黎贡山铁路隧道……

“浩渺行无极，扬帆但信风。”当年，殖民者铁路加大炮，破我国门，掠我资源，榨我财富。而今天，中国的铁路在巍巍国门、浩浩雄关壮行万里，中国高铁风驰电掣，讲述着国富边强、国强民富的新故事。

铁路的存在和发展，本来就与国防紧密相连。放眼看去，驻马哨、火器营、屯兵岗……一个个车站站名，本身就是一部戍边与铁路的历史。云南山林河流密布，每一条铁路线上的隧道桥梁几乎是层见叠出，因此，保护其安全畅通，成为武警和边防部队的重要职责；各民族兵更是胸怀家国，把铁路线视为生命线，栉风沐雨站岗放哨，数百个岗哨坚如钢铁，让铁路“比山还牢固，比江还畅通”。

为修建铁路做“开路先锋”时，陡峭的悬崖上连支帐篷的位置都没有，但我们的边防军人却“以驱连铁轨，以身铺枕木”，用钢铁身躯筑起中国的钢铁之路。18岁的战士熊汉波，牺牲在铁路桥的建设中，战友把他安葬在桥墩旁。从此，每趟火车经过都要鸣笛18秒，云岭高原永远记住了这位“永远18岁”的士兵。

管国华的父亲是位老铁道兵，在打通2300多米的白虎山隧道中一战成名；10年后，管国华成为女民兵班一员，在白虎山隧道站岗执勤，盘起大辮子巡逻隧道大桥，今天她的孩子又考入铁道学院，现代化的铁路建设有了“新时代接班人”。

边防铁路一路行，处处可见练兵。某部正在进行铁路装载训练，以提升投送能力；某部刚刚完成新老兵运送方案，这是军地联合训练的一项内容；某部在“铁路遗址”开展党史军史教育，年轻士兵们聆听着并不如烟的往事，陷入深深的思考……

此情此景间，曾经身为一名边防军人的自豪感油然而生，边防某部营门口的一副对联也恰在此时涌入眼底——铁路为弦，弹拨百年风云史；钢枪咏志，固守万代幸福路。

## 边关风

北疆，一座不知名的石山上，奇石兀立，北部战区空军某雷达站官兵驻守在这里。循着249级石阶而上，一路可见石雕、石刻、石林，官兵“因石制宜”，用“石艺”丰富生活、充实精神，也像山石一样仰在山巅。

周教导员当兵就在这个雷达站，军校毕业又回到这里。在他眼中，镌刻在石山上的话，是雷达兵守望空天的誓言，更是连队的精神密码。

“山不高，阵地位于制高点，这里是承载雷达兵坚守记忆的地方，被称之为‘励心崖’。”站在山崖前，周教导员给记者讲起雷达站的历史。

## 仰望山巅『励心石』

■本报特约记者 王学峰 刘汉宝

20世纪60年代雷达站建站，“励心崖”是早期观察哨所在地。山顶风吹雪舞，官兵执勤一夜，清晨推开大门，外面是一堵“雪墙”，需要战友帮忙“拆墙”才能出得去。风雪来临，官兵上阵地带着干粮进驻，雪后天晴再走出阵地……官兵坚守山顶，战风雪、保战备，睁大眼睛守望天空。

那年气温陡降，阵地下水泵出现故障，官兵一趟趟从山下背水上山，直到上级运来新设备。山上气温低，雷达电机常遇故障，官兵组成几个应急小分队，轮流上阵地检修，无论风雨、时段，险情就是命令。

一次保障任务，雷达雪夜停转。情急之下，雷达技师俞俊辉摔掉手套上阵。故障很快排除，他的手却被冻伤……和喻俊辉一样，大家的心里，没有什么比任务、阵地更重要。

石像人，人像山。雷达官兵喜欢在石山上刻字，仰望山巅，无怨无悔。

一次，一个在山上守了20多年的老兵在石上刻下“仰望”二字，摆在阵地门前。“仰望”二字渐渐成为体现雷达站战斗文化的关键词。在时任站长的鼓励带领下，官兵投票选出“千里眼”“人如山”“站如家”等标语，将其刻在山崖、石壁上，用以时时激励自己。

“每次处置重要空情后，我们会组织官兵在石刻旁复盘，提醒大家时刻保持警惕，每年新兵入站，我们组织他们在石刻旁开展传统教育，让大家体悟坚守精神，强化战备意识。”雷达站站长介绍说。

营院中，几棵果树长得枝盘结，这里是雷达站的“励心园”。“山上地质贫瘠，土壤都是砂砾。”周教导员介绍，一位老兵在他的“戍边日志”中写道：战友们想方设法在山上种树却以失败告终，后来雷达站请来园林专家上山考察，他们分析土壤后无奈摇头……

“人能扎根，树为何不能？”老兵带着大家一次次尝试栽种树苗。他们发现，树想要活下来，须将根系深扎穿透土层，延伸到更深的土地寻找养分。在他们的不懈努力、默默呵护下，几年后，第一棵树苗终于活了下来，它的根系牢牢“抱”住山石，碎石也紧紧围在树旁。石与树相伴而生，创造了这座山上另一种生命的姿态。

“树抱石、石拥树，这种精神就像守山的雷达兵一样。”周教导员说。不久前新兵下连，站里组织官兵在“励心园”栽树、教育引导官兵传承优良作风，无论身处何地，从事任何工作，都要把根深深深扎进土壤，砥砺成长。

大学生士兵、雷达操纵员梁源一度因不适应山上环境萌生退意。二级军士长邵登明对他格外关心，多次带他上阵地执勤，想尽方法为他卸下思想包袱。梁源把班长讲述的励志故事写成一本书《戍边日记》。后来，这本日记在全旅传阅，他的名字也被更多战友所熟知。几年后，梁源选晋军士，他在宿舍摆放了一枚自己刻的“励心石”，上面的“励心”二字是他对成长和价值的理解。

今天在这个雷达站，像梁源一样的雷达兵还有很多。他们接过使命的接力棒，在石山之巅守望天空，如山石一样励心立志，守山守天，茁壮成长。