建国以来云南的铁路建设与发展

孔庆福

一、云南铁路简介

云南地处祖国西南边疆的云贵高原。境内山脉纵横，水系众多，地质复杂，铁路多集中在云岭以东，迂迴于崇山峻岭之中，铺设在深沟峡谷之上，穿山越水，桥隧相连；几度翻越金沙江水系、南盘江水系和红河水系的分水岭。云南铁路海拔相差很大，最高海拔在贵昆线格以头车站，标高2135米；最低海拔在昆河线河口车站，标高89米。因此，云南铁路坡度大（最大坡度准轨30‰、米轨25‰、寸轨30‰）。由于山岭蜿蜒，河谷曲折，上坡展线，所以铁路弯道极多（没有超过10公里的直线段），曲线半径很小（最小半径准轨300米、米轨85米，寸轨60米）。桥梁、涵渠、隧道、明峒共8503座，总延长约357公里，占正线总长的21%。铁路经过地区地下溶洞多、泥石流多、地震多、坍方落石多，灾害频繁。成昆线沿线被称为“地质博物馆”，东川支线的泥石流全国罕见。昆河线碧色寨以南在北回归线之南，属热带地区，气候炎热，雨量充沛，水害严重；地极卑湿，草莽丛生，蛮烟瘴雨，人烟稀少。从南溪到河口沿中越界河南溪河

需要全本请访问 www.ertongbook.com

而下，处于国防前线，所以昆河线具有重要的国防战略地位。

云南铁路修建的技术要求复杂，工程艰巨浩大，投资很多。由于机车牵引力低，行车速度慢，设备维修保养费用高，固定资产折旧费多（约占成本40%）；所以运输成本高，经济效益低。

云南有铁路1,679公里（准轨984公里、米轨661公里、寸轨34公里），仅占全国铁路的3.2%。云南总面积约38.3万平方公里，每万平方公里有铁路41.5公里，仅高于新疆、青海两省区（西藏现在没有铁路，故不相比）。云南有129个县（区、市）只有29个县（区、市）有铁路经过，铁路覆盖面仅占全省县（区、市）的22.5%，且多偏于滇东（准轨）和滇南（米、寸轨）；辽阔的滇西地区没有铁路，制约了全省经济的发展。云南铁路在全国铁路网中处于西南末端，限制口多，运营车辆来源受限，制约了云南出省物资的畅流。1958年前，云南铁路与全国铁路隔绝，进出省客货运要与公路换乘、换装两次，非常不便。昆河线碧河段修复后，货运要绕道越南才能到达广西凭祥与全国铁路网连上，客运仍须与公路两次换乘。从凭祥经越南至云南这一段铁路，当时只能算是全国铁路网的一段“盲肠”。云南铁路准、米、寸三种轨距（1435毫米、1000毫米、600毫米）并存，米、寸轨铁路标准低，设备陈旧落后，给运营管理带来不少困难。个碧石铁路在1955年以前，是全国仅有的公私合营铁路。这就是云南铁路少、偏、闭、杂的特征。

云南修建最早的铁路是昆河线（原滇越铁路滇段）。该线是法帝国主义侵略云南的产物。1903年始建，1910年通车，全长464公里。民国初，个旧锡矿工商业主集资修筑个

碧石铁路，1914年开工，历时22年之久，于1936年全线修通，全长177公里。抗战初，国民党政府于1938年开工修建滇缅、川滇两铁路。1942年2月滇缅路从昆明铺轨至安宁共34公里，后因日本侵略军入侵保山而停修。1940年9月，法国贝当政府投降德国，中法绝交，日军侵入越南，中国收回滇越铁路滇段，并将河口在碧色寨段177公里铁路拆除，移铺川滇路昆明至曲靖段，该段于1941年4月通车，共162公里。1944年拆除安宁至石咀段移铺曲靖至沾益12公里和昆明南、北站间联络线7公里。1949年12月云南解放前夕，云南省内共有窄轨铁路658公里（米轨481公里、寸轨177公里）。

二、新线建设和旧线更新改造

1949年12月　日卢汉起义，云南和平解放。1950年2月20日，中国人民解放军进驻昆明；3月7日，昆明市军管会接管云南铁路。

接管时，昆明铁路局管内有昆碧线287.4公里，昆沾线172公里，昆石线14.2公里，昆明环城线等四条米轨铁路；个碧石铁路公司管内有碧屏线143公里、鸡（街）个（旧）线34公里两条寸轨铁路。

1953年第一个五年计划开始后，云南工业建设迅速发展，处于闭塞状态的云南铁路满足不了全省经济建设的需要，把云南铁路修通接上全国铁路的计划便提到议事日程上了。1956年7月，由铁道兵施工修复碧色寨至河口段米轨铁路，经过一年半艰苦奋斗，1957年12月修复通车。1958年3月，便与越南开办国际联运和国内过境物资运输。同年7月1日交昆明铁路局正式运营。当年通过该线运送的进出省物资

约50万吨。1958年开始修建贵昆准轨干线和东川支线。同时由修复碧河段的铁道兵于1953年4月开工修建昆明石咀至一平浪的125公里米轨铁路，云锡公司投资修建草坝至白沙冲米轨铁路。1959年3月昆一线修成通车，同时修成的还有该线草铺车站至王家滩铁矿的支线13公里，草白线由草坝铺轨至雨过铺11公里。由于昆明飞机场扩建，昆河线昆明至呈贡段改线，由环城线拓东路道口出岔，经黑土凹、牛街庄、小喜村至呈贡。于国庆十周年前完工，改线后昆河线总长延长5公里。1960年拆除碧色寨至蒙自11.4公里寸轨铁路移铺石屏至宝秀段，边拆边铺至1964年寸轨通车至宝秀。六十年代初，昆明钢铁公司投资修成安宁至八街33公里米轨专用铁道，云南冶炼厂投资修成大普吉专用线10.5公里，此外还有阳宗海发电厂、小龙潭煤矿、开远地区的发电厂、水泥厂、化肥厂、糖厂等厂矿修建了专用线。1969年草白线由雨过铺延铺至官家山，全长31.4公里，改称草官线。

1965年准轨贵昆线修通，在云南境内340.9公里。1966年7月交昆明铁路局管理昆明至凤凰山段。同时修成的还有贵昆线格以头车站至大松树的羊场支线27.3公里，塘子车站至新村的东川支线81公里。1969年修通从昆明东站至王家营换装站的东王线10.9公里。1970年7月1日成昆准轨干线修通，该线在云南境内328公里。贵昆、成昆两干线相继通车后，结束了云南铁路与全国铁路隔绝的历史。云南进出省客货运量从此飞跃增长，1971年客货运量均突破千万人（吨）大关，比修通前翻了一番。贵昆线通车后，拆除了沾益至浑水塘米轨，只剩下31公里。1970年蒙自至宝秀143公里寸轨改为米轨后，只剩下鸡街至个旧34公里寸轨铁路。

1971年6月修通成昆线读书铺车站至中谊村的昆阳支线30公里，1972年东川支线延铺至浪田坝，全长97公里。1975年修通贵昆线沾益车站至柏果的盘西支线137.6公里，该线在云南境内70公里。相继又修通成昆线勤丰营至峨头厂的罗次支线32公里，读书铺至安宁9.8公里。1978年羊场支线由大松树延铺至喜鹊乐，全长53.7公里。成昆线修通后，昆一线米轨从一平浪分段拆除至石咀。至此，云南铁路形成了以贵昆、成贵两准轨干线和以昆河线为米轨干线，以昆明和开远为枢纽的有干有支的铁路网络。截至1985年底，云南省共有铁路正线1,679公里，厂矿专用铁道8条计187.7公里，专用线145条计233公里，总计2100公里，比建国初增加1,440公里，翻了二倍多。建国初，铺设的钢轨都是42公斤/米以下的轻型轨，最轻的只有14公斤/米，按其断面尺寸共有一百多种类型。经过历年更新抽换，1985年共铺设50公斤/米钢轨559.6公里，43公斤/米钢轨759公里，42公斤/米以下轻轨126.5公里，最轻的轨为鸡个线寸轨铺设的25公斤/米钢轨。在准轨干线上还铺设了14.1公里无缝线路。

建国初，云南铁路有69个营业车站，其中二等站1个（昆明南站），三等站7个。所有车站均无信号装置，行车闭塞采用极落后的单路签闭塞法，道岔无锁闭装置。站场小，站线短，没有编组场，只能利用到发线和货物线调车。经过36年的改建、扩建和新建，1985年共有营业车站186个，旅客乘降所56个。其中：一等站2个(昆明站和昆明东站)，二等站3个（昆明北站、王家营、开远），三等站19个。有41个站采用电气集中连锁，93个站采用色灯电器连锁，51个站采用臂板信号机。区间闭塞有半自动闭塞1316.3公里，电

需要全本请访问 www.ertongbook.com

气路签闭塞358.2公里。行车指挥有调度集中129.6公里。昆东编组场有驼峰调车场，货场有机械化装卸机具。各站共有货物仓库175座/42,637M²，货物雨棚16座/11,830M²，货物站台99座/102,136M²，装卸线195条/50,476米。在165个办理客运的车站中，有143个站有候车室，107个站有行李包裹房，6个车站有站台风雨棚。

建国初有蒸汽机车69台（米轨56台，寸轨13台），客车106辆（米轨72辆，寸轨34辆），货车625辆（米轨478辆，寸轨147辆）。机车制动采用制动力很小的真空闸，很多车辆上用手拧闸，还有一些无闸车。机车车辆用练子钩连结。从1957年开始逐步改装为空气闸和自动钩，到1960年全部淘汰了真空闸和链子钩。从1958年起，先后从外省铁路调入准轨蒸汽机车102台，各种车辆一千多辆供米轨运用。同时新造货车一千多辆。1966年贵昆线通车后，准轨货车与全国铁路统一由铁道部调度，云南只保有准轨客车和窄轨客货车。1970年成昆线通车后，准轨机车逐步采用内燃机车，1975年准轨机车全部内燃化。米轨于1978年试用内燃机车，1984年米轨机也实现内燃化。七十年代中期，米轨主要旅客列车采用新造钢皮客车并加挂客卧铺车。1985年共有准轨内燃机车140台，米轨内燃机车102台，寸轨内燃机车102台，蒸汽机车2台。准轨客车368辆，其中：软卧车13辆，硬卧车52辆，硬座车241辆。米轨客车187辆，其中：软卧车2辆，硬卧车15辆，硬座车80辆，寸轨有客车16辆。米轨货车1,634辆，寸轨货车83辆。

通讯设备方面，建国初只有几对通讯线路和大量手摇电话机。1985年有架空明线1,440公里，电缆线904公里，载波电话端机142端，其中有12端载波机62端。长途自动接续

机231门，地区电话交换机6,231门，其中自动电话有5,352门。列车调度和站场无线电话18台。可以从昆明铁路局任何一台自动电话直拨铁道部和全国铁路各站。

建国初期，铁路装卸货物全靠肩扛背揹，劳动极为繁重。现在则拥有固定式吊车，轨道龙门吊车、蒸汽轨道起重机、履带式和轮胎式起重机、汽车起重机、叉式车、电动卷扬机、卸煤机、装砂机……等起重装卸设备一千多台。人工体力装卸已退居于次要地位。

此外，有供电能力为14,572千伏安和供水能力日均3.94万M^3的水电设备。

三、改善经营管理，在改革中前进

解放前，滇越铁路沿用法国人规章，川滇铁路执行国民党政府交通部的制度，个碧石铁路自己另有章程，三条铁路各行其是，各管各的。都以谋取官僚资本家的最大利润为其管理目的。贪污舞弊、损公肥私、层层尅扣工人的血汗钱。解放前夕，由于工农业生产凋敝，经济萧条，运量下降；加之通货膨胀，物价暴涨，运营奄奄一息，财政入不敷出，欠银行贷款12.4万银元，欠发职工工资67.3万银元。

1949年12月9日卢汉起义，一星期后，国民党第8军、26军围攻昆明，铁路运输中断。国民党军撤逃时，炸毁昆碧线狗街大桥和糯租大桥，使该线完全瘫痪。接管后，3月10日抢修大桥，至4月25日修复通车。8月1日昆沾线小新街易隆区间发生土匪抢劫旅客列车严重事件。当时沿线土匪猖獗，行车时常中断，1950年仍亏损14.7万元。直到1951年春，沿线土匪基本肃清后，铁路运输才完全恢复正常。1951

年扭亏为盈，盈利28.8万元。

接管后，米轨为国营铁路，由昆明铁路局管理，属铁道部领导；个碧石铁路为公私合营铁路，军事代表作为公方代表担任公私合营个碧石铁路公司总经理，该公司由云南省人民政府领导。1954年11月按铁道部和云南省人民政府决定，个碧石铁路公司划归昆明铁路局管理。1955年社会主义改造，开始清理和退还个碧石铁路私股，1957年撤销公私合营个碧石铁路公司，寸轨铁路正式收归国营。

1951年开始执行铁道部统一的规章制度；进行生产改革，整编机构人员；将局机关的7处2室36科缩编为2室10科1处（公安处）；职工由5150人减为4146人，编余人员调成渝铁路参加修建新线。

1953年全面整章建制。根据铁道部统一规章，制订了米轨铁路的技术管理、行车管理、客货运规则、运价规则的实施细则。编制运输日班计划，建立检查执行日班计划的交班制度。1954年清查财产，摸清了家底，建立了各种台帐；查定工时定额，按定额编制生产定员、原材料消耗定额和流动资金周转额。1955年实行决算审查，加强经济活动分析和财务监督。

1953年开始学习和推行中长铁路管理经验。从计划管理入手，编制年度生产财务计划和技术组织措施。1956年全面推行经济核算制。各部门职工学习和推行中长铁路先进工作方法73种，总结出自己的先进经验117种。开展“满载、超轴、五百公里运动”，组织社会主义劳动竞赛。使管理逐步走上正轨，设备质量得到改善，挖掘了运输潜力，提高了工作效率，全面完成了第一个五年计划任务。“一五”期间共

有19项技术经济指标创历史最好水平，基本上满足了云南工农业生产发展的需要。“一五”期间，云南工业总产值约增长1倍，铁路货运量增长1.24倍，基本上同步前进。铁路五年共发送货物803.7万吨，发送旅客1,651.4万人次，盈利1,897万元，接近于修复碧河段总投资1,946万元。

1958年“大跃进”开始，云南基本建设猛上，工业企业数目翻了五倍，给铁路带来了巨大压力，运量和运能的矛盾十分尖锐。铁路从新建铁路，增加机车车辆，挖掘设备潜力，改善运输组织工作等方面作了巨大努力，取得了显著成效。

为了提高运能，增加行车密度，增设了会让站9个，使区间通过能力提高30—50%，为了解决车站堵塞问题，扩建了昆北、宜良、开远三个编组站。为了提高中间站和货物站作业能力，在25个中间站增铺和延长站线，在9个运煤站修建高站台和低货位；小龙潭的漏斗站台修成后，装煤效率提高17倍。机车车辆进行技术改造后，列车平均总重提高40.5吨。通过更换钢轨和加固桥梁，保证了重型机车的安全运行；整治滑坡12处，根除了历年雨季断道的大害。

从1959年起编制运输综合作业方案，把运输组织工作纳入统筹兼顾轨道。加强路厂协作，实行计划排队运输；组织成组装车和直达列车，固定循环拉运车组，指定排空挂重车次，坚持一卸二排三装；利用排空车开展捎脚运输，1959年共捎脚运输4万余吨，相当于米轨三天运量；组织满长满轴，安全正点“红旗列车”2027列。通过上述运输组织工作，1959年发送货物比上年增加71.5%，货物周转量比上年增加64%。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

云南山区铁路坡陡弯急，列车爬坡时牵引力小、速度慢。许多长大坡道是运输的咽喉区段，常常在咽喉两端积压车辆，堵塞线路。1959年总结了多年爬坡经验，提出了“双、补、合、小、隔”的行车组织方法。即在八处咽喉区段用双机牵引，四处用补机送坡，一处分组合并运转，两处多开小运转，一处开隔时续行列车。采用上述方法后，咽喉区段的通过能力提高了60—100%。

“大跃进”中，由于“左”的思想影响，盲目冒进，国民经济比例失调，工农业生产倒退，1960年后铁路货运量逐年下降27%左右。到1962年运营利润从1,899.3万元下降为144.8万元。出现了建国后第一次大起大落。在“敢想敢干”的号召下，科学管理被“政治挂帅”取代，行之有效的规章制度被当作“清规戒律”随意取消；施工违章蛮干，开车盲目超速，检修不按工艺规程，弄虚作假，谎报数字等情况屡见不鲜。各种设备长期超负荷工作而得不到良好保养，线路、机车、车辆质量急剧下降。事故不断发生。1961年共发生行车重大、大事故208件，人身伤亡事故152件。事故损失高达129万余元，损失之巨，触目惊心。

中共中央提出“调整、巩固、充实、提高”八字方针后，从1962—1965年，经过三年调整，大力整修设备，恢复行之有效的规章制度，大抓安全教育，才逐渐恢复元气。

1966年“文化大革命”开始后，由于夺权、武斗和接连不断的抓“阶级斗争”的干扰，铁路运输混乱，连续几年完不成任务。1968年发送货物只有241.8万吨，比三年困难时期运量最低的1962年还少111万吨。

1975年，邓小平同志主持中央工作，发出了整顿铁路的

《中共中央9号文件》，要求铁路“畅通无阻，安全正点，四通八达，当好先行”。铁道部长万里来昆检查《9号文件》执行情况，整顿了铁路混乱状态，迅速扭转局面。当年提前13天完成运输任务。1976年，云南铁路再次陷入混乱。货运量比上年下降40%，客运量下降23.3%；由上年盈利2,639万元变为亏损373万元。

粉碎“四人帮”后，经过拨乱反正，结束了十年动乱。1978年中共十一届三中全会以后，铁路把工作重点转移到运输生产上来。1979年进行了一些调整性的整顿。1982年开始企业全面整顿。以提高企业素质和经济效益为目标，从建立经济责任制入手，精简了管理机构，按照干部“四化”要求调整了各级领导班子，建立以行政为主的运输生产指挥系统，实行党委集体领导职工民主管理的领导体制。撤销昆明分局，对准轨实行两级管理。将工程、物资、生活三处改为公司。制订职工的岗位责任和职责范围。把人、财权下放一部分给基层，使站段搞活经济拥有较多的自主权。按照利润留成办法对分局（处）规定不同的留成比例；利改税后，实行税后上交利润递增包干。各部门、工种分别实行计件工资、指标承包、预算包干等制度。以换算周转量为经济杠杆组织运输，按利润指标确定周转量，分劈到分局，测算到旬日，天天算账，确保换算周转量的完成。用重奖严惩办法来保证行车安全，杜绝违章违纪行为，提高服务质量。1985年8月整顿完毕，经铁道部和云南省政府联合验收合格，达到955分（满分为1000分）的良好成绩。

在企业整顿中，安全生产逐年好转。1983年实现两个“百日无行车重大、大事故”；1984年连续270天无行车重

大、大事故。从1984年12月24日至1985年12月31日连续373天无行车重大、大事故，实现安全年。行车安全成绩名列全国铁路第二，受到铁道部和云南省政府的多次表彰和奖励。

结合企业改革，大力整顿路风，从严治路，加强精神文明建设，开展“人民铁路为人民”活动，不断改善服务态度，提高服务质量，增设和更新服务设施，增加服务项目。涌现出48个站段级文明单位和许多文明集体，由铁道部和云南省命名为文明单位的有：昆明站、昆明客运段61/62次京昆特别快车、凉亭货场、宜良机务段等。

1984年盈利4,740万元，创建国后最高历史水平，进入全国五个经济效益最好的铁路局行列。1985年企业改革结出丰硕成果，运输生产全面超额完成计划；换算周转量、货车周转时间、货运机车日产量、客货列车正点率、运输全员劳动生产率、运营收入等重要技术经济指标均超过历史最好水平。

根据国务院的决定，昆明铁路局于1986年1月1日并入成都铁路局。1985年12月31日，昆明铁路局结束了建局36年的历史。

解放初期云南省图书馆的合建概述

陈坤华

座落于省会昆明的云南省图书馆，是云南省最大的公共图书馆，它是在原云南省立昆华图书馆的基础上，由解放前昆明的几个图书馆，如云南省立志舟图书馆、云南省教育会图书馆、五华学院图书馆、明伦学社、云南省文化馆及其它几个小型图书馆，在解放前和解放初期相继合并而成的。这些图书馆，都各自有自己藏书特点，合并后丰富了云南省图书馆的藏书。现将各馆的情况分别介绍如下：

云南省立昆华图书馆

清光绪34年（1908年）由于云南经正、五华、育材三个书院相继停办，三个书院的书便汇集于新设立的高等学堂（后改两级师范学堂）。当时的提学使叶尔恺（伯皋）与云南文教界人士周钟嶽(惺甫)、秦光玉(璞安)等人商议后，决定筹建云南图书馆，大家认为，原经正书院“背枕陋山，面临翠海，地既适中，屋宇亦极开敞”，辟作图书馆最为恰当，于是就将三个书院的图书与学务公所图书科的图书，一起移至翠湖经正书院原址，作为成立云南图书馆的基础。清宣统元年（1909年）9月，由提学司委任学务公所图书科长

叶瀚（浩吾）为第一任馆长，副科长朱澂清兼图书馆书记员，科员韦绍贤兼图书馆稽查员，负责筹建云南图书馆的工作，并拟定16条章程，于清宣统元年（1909年）9月22日发布了开馆公告，称图书馆内“广存古今中外图籍并各种报章，以供政、学、军、士、实业界之研究参考”，只要读者“恪守规则，不扰乱本馆秩序”即可入室阅览。十月初二（公历11月14日）正式对外开放，云南图书馆馆址在翠湖九龙池内，面积为2,000余平米，每年经费为6,000银元，藏书近五万册。馆内设有阅书室、阅报室各一间，免费供人阅览，每日接待读者百余人。除了开放书报供应读者阅览外，还兼营书报文具销售流通的业务，并代销商务印书馆及上海等地出版的新书、教科书、挂图、文具、仪器、标本等，使图书馆成了当时云南文化服务的中心。1911年，该馆因成立了博物馆部分，这部分设有陈列室和动物园，故将云南图书馆改名为“云南图书博物馆”。1929年，按省政府的规定，在“保存国粹与新学并重”的思想指导下，曾一度改名为“云南省立国学图书馆”。1931年，因取昆海（滇池）华山（五华山）之义，正武定名为“云南省立昆华图书馆”。到1936年，省立昆华图书馆的藏书已达112,711册，其中，孤本、善本较多。除了图书以外，还有书版版片六万余片，并设有阅书室、阅报室、杂志阅览室、儿童阅览室、妇女阅览室等。目录方面，已编有分类目录、著者目录、书名目录三种卡片目录和新编薄式目录33册，读者每月平均达300人左右，成为我省主要的一个图书馆，直到1950年5月23日，改称“昆明人民图书馆”。1951年10月1日又改名为“云南人民图书馆”。

云南省立志舟图书馆

该馆于民国32年（1943年）冬筹建，最初叫做云南省立昆明图书馆，馆址在旧日学院内，即原大兴街22号（今圆通街西段）馆内有中西合壁式的藏书楼及阅览室一大幢，办公用的楼房一小幢。它是以省立各学校及大理民族文化书院移交的中西文图书二万多册作为基础。还包括省教育会图书室的图书、法国领事署的一些档案和一些外文书籍，以后又逐年有所增加。1946年，云南省主席卢汉从越南受降归来，带回法文书籍二千多册，这些书，大部分是法国人在越南的行政纪录，全部都移交给此馆，随后就改名为“云南省立志舟图书馆”。馆内设有采编、特藏、阅览、推广、总务五个部。1948年，省政府决定将省立昆华图书馆与省立志舟图书馆合并。当时，省立志舟图书馆共有藏书32,530册，设有书报阅览室一间，能容纳读者220人；儿童阅览室一间，能容纳读者80余人。1950年军事接管后，改为昆明人民图书馆的第一分馆，但是合并之后，志舟图书馆仍作为分馆在大兴街原址开放，直到1952年才迁移并入翠湖总馆内。

云南省教育会图书馆

云南省教育会清末即已成立。原来是教育界的群众组织，形式上由各地推选会员，每年召开年会，选举会务负责人，并对地方的教育事业作些建设。由于它继承了前清的“卷金会”的产业，有一些房产，能收取租息，民国12年（1923年），全国教育会在昆明召开第九届联合会，修建会场，并创设了图书馆，该会就用这些租息收益来购置图书、

报刊。最初，这个图书馆只开设了一个小型阅览室，以后逐渐扩充，并新建了一所楼房。由于该馆图书、报纸、杂志都有，馆址在今长春路口，地点比较适中，读者也较多。1924年，书、报阅览室分开，又增设了特别阅览室、儿童阅览室。这时，共有中、西文图书29,121册。抗日战争期间，由于会所屡遭轰炸，图书损失较大，只得将重要图书疏散下乡，业务也被迫停顿。到1945年抗战胜利才迁回整理，并重新编定新目。1946年，省教育会理事长徐继祖出席世界教育会议，筹得美金四千元，购回了一批西书给该会图书馆，丰富了藏书。解放后1950年5月，并入昆明人民图书馆。这时，该馆共有藏书56,406册，特藏、书画、碑帖及照片11309件。它的藏书，“五、四”前后的新出版物较多。合并后，原拟作昆明人民图书馆的第二分馆，但因为馆址被民主妇联借用，一时又找不到新馆址，所以，第二分馆只是合并过来，实际上并没有开放。

五华学院图书馆

五华学院全名为“云南省私立五华文理学院”，1945年，主要由于乃仁、于乃义兄弟捐资创办。1951年，昆明三大院校调整时，五华学院停办，并入云南大学和昆明师范学院。合并时，经五华学院董事会讨论决定，将全部中、西文图书捐送给昆明人民图书馆。

明伦学社

明伦学社是1921年由陈荣昌（小圃）、熊廷权（仲青）陈光祖（幼熙）发起的学术团体，原是仿效以前书院的办

法，每月考课1—2次。1946年，因考课停顿，负责人陈幼熙将该学社的图书，共计5,373册，交由五华学院代管，1951年，随五华学院的图书一起捐赠昆明人民图书馆。

云南省文化馆

该馆于1929年开办，原来是民众教育馆，馆址在昆明文庙内，馆内设有普通阅览室、普通阅报室、杂志室、儿童阅览室等。次年，省教育厅根据国民党中央的有关法令，接收文庙财产，并将云南图书博物馆内的博物馆部分，移交给民众教育馆，使云南图书馆独立。1932年，经过整顿、合并、改组后，定名为“云南省立昆华民众教育馆”，馆内藏书主要是一般的通俗读物，但其中有一部分抗日战争期间出版的书刊，是有一定史料价值的。解放以后，云南省立民众教育馆改名为云南省文化馆。1953年，该馆全部图书也并入云南人民图书馆（1951年10月1日，昆明人民图书馆改名为云南人民图书馆。）

此外，还有昆华师范学校的图书16,015册，国民党云南省党部的图书5,556册，中正中学的图书204册，昆法中学的图书610册，昆明法国图书馆的图书2,935册等，也都相继移交给昆明人民图书馆。

至1953年9月以前，昆明的这几个主要图书馆都先后移交、合并完毕，清点工作也全部完成了，于是便于1953年10月1日正式定名为“云南省图书馆”，馆名也一直沿用至今。

今天，云南省图书馆已经发展成为全省藏书最多、规模最大的综合性图书馆了，特别是建国40年来，馆内各项业务

需要全本请访问 www.ertongbook.com