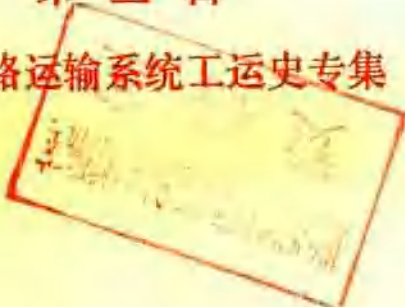


23.01

昆明工运史 研究资料

第三辑

交通公路运输系统工运史专集



昆明市总工会工运史研究组

一九八五年三月

目 录

昆明地区解放前公路运输系统的工人运动

..... 何德全执笔 (1)

昆明解放前第四区公路工程管理局的工人运动

..... 唐鄂中 刘树椿 曾麟书 (执笔) (15)

云南运输公司工人运动的回忆

..... 李颖铎 杨增龙 杨光鉴 蒋子文

张树森 刘新民 (执笔) (32)

回忆解放前云南省公路管理局的工人运动

..... 张 训 苏仲兴执笔 (42)

回忆云南人民企业公司运输处工人运动

..... 唐世金 张雪露 杨子敬 傅宝成 (执笔) (51)

解放前第四运输处的工人运动

..... 谢以谦 (执笔) (60)

昆明地区解放前公路运输系统 的工人运动

根据原地下党部份老同志座谈
整理，由何德全执笔

昆明地区的公路运输系统，在抗日战争前，只有一个单位即云南省公路管理局，职工数十人。抗日战争爆发后，沿海地区相继沦陷，云南成了大后方，当时的滇缅公路是通往国外的一条主要国际运输线，国民党的伪中央，趁机插手控制地方权势，在昆明设置庞大的公路运输和公路管理机构，如公路运输方面，开始叫西南运输处，后又几度演变，改称滇缅公路运输局以至抗日末期的战时运输局云南分局，均属半军事性质，主要担任军运，抗日战争胜利后改称为交通部第四运输处直至解放，承办军、工、商运输。公路管理方面，抗日时期叫滇缅公路工务局，抗日胜利后直至解放，并入交通部第四区公路管理局。抗日战争期间，随着国内许多厂矿、学校迁入云南后，促进了云南地方工业交通的发展，如代表地方官僚资本的经济委员会成立了人企运输处，它主要为地方工业的云南纺织厂、裕滇纱厂的运输服务。还有云南运输公司也于46年建立起来，主要经营公共汽车运输事业。这几个新兴单位的建立，扩大发展了公路运输系统的队

伍。

上述解放前的五个管理机构和企业分三种性质：一种属于伪中央所有，一种属地方所有，一种属地方官商合营，共拥有车辆1142辆，业务范围涉及云、贵、川、桂四省，东到广西柳州，西至滇缅边境畹町，北至四川泸州，南到云南开远，所管公路约5000多公里。这五个单位从抗日战争前后建立直至解放，形成一支四千多人的公路运输队伍。在党的领导下，他们经受了长期反帝反封建反官僚资本主义斗争的锻炼，谱写了一部公路运输工人运动的斗争史。

工人运动的兴起

公路运输系统的广大工人群众，长期在国民党的血腥统治下，货币贬值，物价一天数涨，生活处于水深火热之中，住的是烂车箱，吃的是麦麸粑粑，清水稀饭，小病没药医，大病等着死，处在绝境中的工人，自发地进行了一连串的经济斗争。如第四区公路局从46年到48年间，先后掀起了要求按生活指数上升调整工资的怠工斗争，争取发寒衣、发贷金的斗争，反对冻结生活指数的总请假（变相罢工）斗争，这些斗争由于没有党的有组织的领导，收效不大，如该局48年的“反冻结”斗争的结果，每人只得到三块银元。云南运输公司的汽车司机和修理工于47年也为要求增加工资举行了罢工（5月7日《正义报》）。到48年国民党统治区经济濒临崩溃，整个社会经济萧条，运输业务急剧下降，资本家为保住自己不致破产，借口维持职工生活，提出要恢复市区公共汽车，并假心假意地扬言“除成本外，剩余的全部作为职工工

资”。经过保修工人勤奋苦干，终于恢复了公共汽车和营运业务，一两月后盈利大大超过了原来的估计。资本家见有利可图，耍了个新花招，借口整修、改装车辆，大批购进汽车配件，贮存汽油、酒精、轮胎等，甚至把不应列入成本的也列入成本，结果资本家发了财，工人拼了命仍一无所得，仅只争到按时发工资，生活仍无法维持。

工人的自发斗争，为什么得不到结果，甚至上当受骗呢？一些先进的工人同志，开始寻求真理，他们有的组织读书会学习社会发展史、新民主主义论、论联合政府等书，有的到云南大学、昆明师范学院去参加进步活动，到师院所办的工人夜校学习，到中华职业教育社所办的补习班学习。从此，懂得了工人被剥削受压迫的根源是社会制度不合理，根子在国民党的反动统治，只有在共产党的领导下推翻反动政权，才能求得自身的解放。觉悟提高后，有的职工到民主运动搞得较好的单位参加了党的外围组织“民青”或“新联”。同时，在49年3月以后，地下党也加强了对公路运输系统工人运动的领导，先后建立了三个党组织（四运处和四区公路局共建一个，西站业务所、云南运输公司各建一个），六个党的外围组织：（四运处本部、西站业务所、四区公路局、云南运输公司、省公路局、人企运输处）。除原来隐蔽在第四运输处、第四区公路局的雷光远、杨鳌、雷建民、肖维亮四个党员外，八月底以前又发展了刘宝华、徐景环、唐鄂中、郝世新、李光仁、谢以谦、范嘉谷、李颖锋、杨增龙等同志入党。还发展了李廷猷、郝忠愚、雷炎章、吴惕、李炳书、张训、刘能权、刘树椿、曾麟书、刘新民、杨光鉴、蒋子文、杨子敬、傅宝成、张树森、吴照普、李云章等盟员。

114人（包括一部分由外单位转来的盟员）。

在党的领导下，自发的经济斗争逐渐发展为自觉的政治斗争。开始是发动与职工群众切身利益有关的经济斗争，如1949年5月，第四运输处及第四区公路局反动当局借口车少人多，要裁减一批汽车司机和修理工，地下党组织为了防止阶级兄弟要陷入失业的悲惨困境，就发起了一次“反饥饿，反裁员”的运动。由于职工代表的坚决的抗议和交涉，统治当局不得不打消“裁员”的决定。

由于金元券贬值，通货膨胀，职工生活日益艰苦难熬，49年3月第四区公路局在盟组织的带动下，利用黄色工会出面开展了“改善待迁，薪饷一律按银元发给”（3月3日《正义报》）的斗争，当时局长罗英等人坐着小车想逃避斗争，被群众发现后，围追截堵，在群众的压力下，他不得不答应解决点问题。以后该局又以公路总局指令为名，要搞什么“裁员”，妄图保存经济力量，准备“应变”，引起职工群众义愤。在党的领导下，发动了“反裁员，反饥饿”的斗争，广大职工喊出了响亮的战斗口号“谁打破饭碗，就跟谁拼命”，终于使他们的阴谋破产了。

经济斗争的胜利，鼓舞了职工群众的斗志，为了进一步提高群众觉悟，使广大群众认识生活日益贫困的根源，5至8月间陆续开展了一些进步活动，如组织歌咏队、读书会、开展有革命内容文艺活动，特别是八月间在党的领导下，于黑林铺第四运输处本部，敌人控制严密的地方，举行了一次大型示威晚会，公路运输系统有三、四千职工参加了，昆明各进步文艺团体参加了表演，节目内容是揭露反动派，宣扬革命，如唱“金元券，四只角，中间有个假（蒋）脑壳”“打

倒蒋介石，人人有饭吃，打倒宋子文，人人活得成，打倒孔祥熙，人人好穿衣，打倒陈立夫，人人好读书”等歌曲，以激发对蒋家王朝的愤恨，并显示革命群众的威力，使敌人震动很大。当时逃到广州的国民党反动派，听到这一晚会消息后，惊呼“昆明是共产党的天下！”在经济斗争中，人企运输处，省公路局建立了党领导的工会组织，第四运输处、四区公路局，部分党、盟员有组织地打入旧工会，对它加以改造、利用，和反动当局进行公开的、合法的斗争。

打击最凶恶的敌人

第四运输处和第四区公路局，是敌特控制最严的地方。军统的公开组织是警卫稽查组和警务科并掌握了交通警察大队武装。总头子是军统少将李家杰，他是军统云南站长沈醉的邦凶。中统的公开机构是特党部及三青团，他们和军统是狼狈为奸的。人企运输处也有军统和中统的势力。省公路局在46年上半年以前只设有特党部及三青团。46年以前的局长陇体要是CC分子，陇调走后他的亲信也跟着走了。云南运输公司成立较晚，虽未发现军统、中统组织，但邦会势力较大，他们可能向我靠拢，也可能为敌所利用。

面对复杂的敌特组织，为了孤立打击最凶恶的敌人，第四运输处党、盟组织把矛头直指付处长李家杰大特务。一方面收集他的贪污腐败、克扣工资、镇压群众的罪行，印成传单，散发本系统各单位和市内各部门、各报社造舆论把他搞臭，一方面利用他们内部矛盾，分化瓦解，如当原四运处处长调走时，李曾积极活动，想当处长。这时与李争当处长的

还有个杨友柏，党组织分析杨虽当过国民党的官，但不属蒋介石的嫡系，与李又有矛盾，我们采取拉一个打一个，结果李想当处长的迷梦被粉碎了。李也曾想，调四区局督查室主任高德芳到四运处当警务科长，以加强对特务武装的控制。群众称高是刽子手，对他十分痛恨，若高控制了敌特武装，对我革命斗争十分不利。为了从基础上瓦解敌人，我们又对警务科的一个姓张的股长交待政策，要他向人民靠拢，立功赎罪。他的工作做通后，利用旧工会出面（歌咏队也派人参加）与李力争，支张上台，结果李想调高德芳当警务科长的阴谋又破产了。李的基础被挖掉后，越来越孤立，而我们的队伍却在对敌斗争中发展起来，在要害部门都发展了盟员。特别是敌人被分化瓦解后，我们对敌情的掌握也更灵了，如“九·九”白色恐怖期间敌人的一些罪恶计划和活动，敌人准备逃往滇西和撤离昆明前的大破坏计划等也有所掌握。

云南运输公司的红帮大爷赵星辉（CC分子陇体雯的亲信），是一个耍两面派的坏家伙，是该公司凶恶的敌人，在卢汉起义后，他突然跳出来，一方面打着共产党的招牌蒙骗一些不明真相的人与我们争权，另一方面又指使同伙绑架公司经理姚子勋，谋财未遂后将其杀害致死，并嫁祸于共产党。一时搞得是非颠倒，人心惶惶，影响极坏。党、盟组织与他进行了反复曲折的斗争，直到解放后“镇反”时，案情揭露出来，真相大白，赵被逮捕枪决，这场斗争才告结束。

黎明前的黑暗

正当革命的民主运动、工人运动以及农村武装斗争的蓬

勃兴起，蒋介石着了慌，召卢汉到重庆去，当时地下党组织对卢、蒋矛盾作了研究，认为卢汉摇摆不定，既可能在蒋介石的压力下倒过去回来镇压群众，也可能对蒋进行抵制，但会遭到蒋的报复。因此，曾作了两手准备，并将下部作一线、二线、三线布置，卢汉回昆后，果然态度变了，首先从工厂开刀，进行镇压，如四区局的党员唐鄂中同志，盟员金孟伦等五人被逮捕了。为了保存力量，我们的党、盟员有的转移到“边纵”，如徐景环、刘宝华、肖维亮、雷炎章等同志，有的暂时撤离原岗位，大多数未暴露的仍坚守在原岗位。

“九·九整肃”过后，上级党组织即调何德全同志担任公路运输系统地下党的领导工作，当时面临的第一件工作是恢复整顿组织，首先把断了线的党、盟组织接上头，然后按单位作了集中调整。原来公路运输系统五个单位有两条线领导，一条是从邮局刘隆同志那条线下来与原第四运输处的徐景环、杨鳌等同志联系，与第四区公路局的唐鄂中同志联系，与省公路局的刘宝华同志联系，一条是师院的何德全、吴本源同志与第四运输处的谢以谦、李光仁等同志联系，与第四区公路局的曾麟书同志联系，与云南运输公司的李颖锋、杨增龙等同志联系，与人企运输处的杨子敬同志联系。“九·九”以后，在何德全同志的统一领导下，先后组建了五个党支部。第四运输处的四个党员杨鳌、李光仁、谢以谦、范嘉谷合并在一起建立一个支部，由杨鳌同志负责。第四区公路局唐鄂中同志出狱后由他负责与新发展的党员刘树椿、曾麟书共同筹建党支部，云南运输公司党支部由李颖锋、杨增龙同志负责，人企运输处党支部由杨子敬、傅宝成负责，省公路局由张训、刘能权同志负责，紧接着成立了公路运输系

统地下党的核心组织领导，成员有何德全、杨骧、李颖铎、张训、唐鄂中等，市委分管的同志先是陈盛年、后是徐仁信。卢汉起义后，市委成立了交通运输工作委员会，书记是徐仁信，付书记是何德全，统一领导邮电、民航、公路运输等部门和搬运工人地下党的工作。

当组织初步进行恢复、整顿之后，即开始抓思想整顿。“九·九”以后党、盟组织成员中，多数党员和部分盟员是比较坚定的，也有少数党员和部分盟员思想产生害怕动摇，少数盟员不敢再与组织联系，个别的甚至声明脱离组织。较普遍的思想是认为全国形势大好，但云南地方当局屈服于蒋介石的压力镇压革命运动，不知如何是好。为了使广大党、盟员认清形势，增强信心，鼓起勇气继续战斗，在广大党、盟员中普遍进行形势教育，让大家认识到全国大局已定，解放大军即将解放全中国，云南出现“九·九”事件不过是黎明前的黑暗，我们就要看到大好形势鼓舞信心，也要看到斗争的复杂性和革命在全国胜利的必然性。卢汉与蒋介石矛盾仍然存在，我们要继续开展斗争，争取卢汉倒向人民的一边，这对云南解放事业更有利。当党员、盟员认清了形势增强了信心之后，感到“九·九”对党员、盟员确实是一次考验，表示决心在党的领导下，继续战斗。组织上也注意将一批表现较好的盟员李廷猷、吴惕、郝忠愚、周孝毅、何岳俊、田树勋、刘树椿、曾麟书、王佐才、杨光鉴、蒋子文、刘新民、余航敏、张树森、吴照普、徐志勤、钱复新、王明、吕连绥、杨子敬、傅宝成、张映龙、王必俊、张训、刘能权、赵锡光、张懋成、董云禄、苏仲兴、王立森等同志发展入党，表现较好的群众共400多人发展入盟。为了鼓励被

逮捕的同志和敌人坚持斗争，还派了党、盟员到监狱慰问。

反搬迁、反遣散、保厂护产

卢汉当时虽然在蒋介石压力下对群众进行镇压，并不能稳住国民党反动派在昆明的阵脚。随着解放战争的迅速胜利发展，敌人内部也越来越惊慌，他们一方面散布谣言说：

“解放军过江会引起世界大战”，“美军登陆共产党就吃不消”。另一方面他们又分散转移资产，遣散职工准备逃跑。

面对这种情况，为了迎接解放大军进军大西南，党领导了“反遣散，反搬迁”的斗争，如人企运输处在1949年九、十月间进行了一场“反遣散”的斗争，当时处长李家修借口“棉花运输无收入，发不出工资”，正式命令宣布遣散职工，企图关闭运输处，党、盟组织识破了反动当局的阴谋，通过工会号召职工“团结起来，护厂保产，反对遣散”这场斗争不仅与职工切身利益有关，也与国家财产有关，经济斗争和政治斗争紧密结合在一起，得到广大职工和家属的积极响应，他们说：“我们决不遣散，死也要守住运输处”。在党的领导下，群众的支持下，职工代表们与运输处长及纱厂经理、厂长进行了说理斗争，从中午持续到晚上，反动当局被迫收回遣散命令，并将原定的遣散费25000元半开，拨交工会掌握，以后工会就将这笔钱解决职工生活困难和用于恢复生产。

“反遣散，反搬迁”的胜利为进一步保厂护产创造了条件。在十月至十一月间，在地下党的领导下，首先各单位都组织力量对各种设备、器材、物资、档案、现金、帐册及保管人员姓名，暗中进行清查、登记列表，并指定盟员保护和

监督，其次打入警卫部门，争取多数，控制武装为我所用。第三是在一夜之间传送“约法八章”，争取上层行政人员向我靠拢为保厂护产效力。有的在接到“约法八章”布告后，惊呼“共产党真厉害，连我的住处都知道，姓名也一字不差。”在党的政策威力感召下，多数行政领导都召开所管部门会议，布置保护国家财产的工作。第四、对少数顽固分子，一方面采取各种方式打击孤立他们，另方面派盟员监视防止意外或逃跑。为了防止敌人逃跑，有的单位将备用车的轮胎下了，有的单位将离合器弹子拆下拿走。

工人运动与农村武装斗争是紧密结合的，在保厂护产的同时，除了“九·九”前后转移一部分党、盟员到“边纵”外，还从省公路局和第四运输处抽调电台及报务员到“边纵”参加通讯工作。省公路局还复制了全省的军用地图供“边纵”使用，两个公路局去保山、罗平等地抢修公路、桥梁时，与当地“边纵”和地方政权取得了联系，并得到他们有力的支持。

参加昆明保卫战

四九年十二月九日，当卢汉宣布起义后，蒋介石的第八军、第二十六军即向昆明反扑。为了保卫全市人民生命财产和工厂安全，在市委统一布署下，公路运输职工也武装起来了。共组织了一个中队，即义勇自卫队第二大队第二中队，中队长是省公路局的张训，参加自卫队的共560人，领到枪105支，收缴119支（其中机枪5支、冲锋枪3支）。我系统义勇自卫队在昆明保卫战中的任务是负责本系统的保厂护产

工作，同时也担任各单位附近的治安保卫工作。所承担的防区包括团山、黑林铺、黄土坡、观音寺、西站、劝业场、翠湖南路、登华街、状楼元、交三桥等地。日夜巡逻，通宵值勤。

当工人武装起来后，按市委布署，第一件大事就是镇压反革命分子，全系统几天内先后逮捕了潜伏在单位内部的军统、中统特务共14人。第四运输处抓捕了军统特务5人，人企运输处抓捕了军统特务1人，中统特务1人。第四区公路局抓捕了军统特务5名，中统特务2人。

在肃清内部反革命分子的同时，还到社会上抓了一批特务和现行反革命分子，如国民党上校特派员李大千为首的一班特务，一面散布政治谣言：“鸡蛋中有青天白日”。一面密谋捣乱破坏，一天正当他们七个人在土桥开会时，人企运输处闻讯后立即派杨子敬、唐世金两同志到现场将敌特一网打尽，并缴获两支枪。该处的自卫队队员在外出巡逻时还抓捕了两个身带匕首和手榴弹的坏分子和一个当敌机来空袭时，在山上放火的可疑之人。

在保卫战中，每天第四运输处派30辆车子进城担任保卫战的运输任务。搬运工人集结几百辆马车、人力车参加了全市的示威大游行，鼓舞了战士们保卫昆明的战斗意志。第四运输处还派了100辆车去楚雄、下关等地拉保安团（起义部队）来保卫昆明。

“一切权力归路联”

昆明保卫战的胜利，武装的敌人虽被击退了，各级领导权却处于真空状态，作为军事接管前的临时过渡，根据省、

市委的统一布署，于十二月下旬成立全系统职工的工会组织“公路运输职工联合会”，它不仅是党联系群众的纽带，也是公路运输部门的一个权力机构，代表本系统的职工行使领导权，当时提出的口号是“一切权力归路联”。经过近三个月的时间，和昆明地区其他产业系统一样，公路运输的工人阶级登上了历史舞台，进行了“无产阶级专政”的实践。卢汉起义后，工人阶级不仅以主人翁姿态，掌握武装，镇压了反革命，而且在自己的工会组织领导下，积极进行恢复生产，解决职工生活困难，担任军运及迎接军管的工作。如为了解决职工生活困难，工会组织生产自救缺乏汽油即改装木炭车，恢复短途运输业务，维持职工最低生活水平。为了恢复交通，两个公路管理局工会组织对当时被破坏的一部分公路、桥梁，及时地组织抢修，迅速恢复交通。从1950年1月8日，“路联”第五分会（即四区局工会）给“路联”的一份报告中可以看出当时在工会的统一指挥下，抢修公路的情况：“一、滇黔线：昆明——晴隆一带本局派王强总工程师出发联络黔境各段抢修；二、川滇东路：天生桥至哲觉早已抢通，现已北至威宁，正工程师吕式椿赴毕节总段联络；三、滇缅线：昌淦桥破坏后，澜沧江上已将旧桥（功果桥）加固暂通轻车，已由本局电飭继续加固中，怒江在惠通桥未修复前暂行设渡，已于本月十一日完成，每次只过重车一辆，其余破坏工程均经初步抢通昆明间交通事实上已恢复，本局派付总工程师方壩前往督导，继续抢修，并设法修惠通桥；四、川滇西线：镇南——大姚间勉可通车，大姚——金沙江间正电询中，抢修工作派金（沙江）镇（南）总段长龚允负责。”省公路局也派了甘蒸等20多工程技术人员抢通昆明一

陆良—罗平—兴义一线。在抢修公路的同时，几个运输单位还及时组织力量修复了大量停驶汽车，由党、盟员带领车队，日日夜夜奔驰在各条运输战线上。

“路联”成立后，还先后派党员雷建民、谢以谦、李光仁、吴惕等同志到公路总局、器材总处、第二运输处（以上三个单位是由省外撤到昆明的）石塘山器材库、金殿器材库以及起义部队修械所等单位，组织那里的职工保厂护厂、保护档案，学习党的政策，搞好生产自救，并在进步职工中发展盟员建立组织。

艰苦奋斗 迎接解放

为了迎接解放，支援解放军解放全云南，我公路运输职工艰苦奋斗，谱写了一曲曲凯歌。第四区局保晚抢修队，在以方塘付总工程师为首的督导组帮助下，在当地军（游击队）民的支援下，在抢修横渡怒江天险的惠通桥时，要把一百多吨的钢材从汹涌的怒江中打捞起来，重新检修钢索大桥，工作十分艰巨。但桥工们克服了种种困难，日夜苦战，他们怀着一个崇高的心愿：“架大桥，迎大军”。当大桥工程进行到最后扫尾，桥工们正在一块一块地钉桥面板时，解放军某部121团1营终于迈着矫健的步伐来到桥头，他们和桥工们见面了，会师了，工人们欢呼：“欢迎解放军，欢迎，欢迎”。解放军欢呼：“感谢你们架大桥，感谢，感谢！”那种欢庆场面，像是通车典礼，又像是迎军典礼。当1950年1月，四兵团直插云南蒙自轻装追歼敌人的时候，大部份后勤辎重留在广西百色一带。为了支援军运，第四运输

处先后组织了两批共一百辆汽车由党员范嘉谷和盟员詹志翔同志带队抢运军用物资。由于车子多半是“老牙车”或木炭车，沿途十分艰苦，一边修车子，一边还要防止残匪武装骚扰。一路不仅忍饥挨饿，露天住宿还要担风险。当车队由宜良第二次到达百色时，部队首长组织慰问演出，并称赞他们是“不畏艰苦，不怕牺牲的运输队。”云南运输公司、人企运输公司由党员吴照普带队也完成了同样的任务，受到部队的赞扬和慰问演出。

解放大军进城后，成立了军事管制委员会，当军代表进驻各单位后，各单位除将所有资财、档案和工程技术资料列册向军代表交清楚，使接管工作得以顺利完成。还有党员44人，盟员500多人，他们从此以后，在党组织和军代表领导下，在不同岗位上发挥了积极作用。以后在社会主义革命和建设除个别人变质外，大部分同志都经历了各种政治运动的严峻考验，在各条战线上继续发挥作用，有的还担任领导工作。事实证明他们是好的和比较好的同志，有些党员同志虽然在过去受了委屈、折腾仍经得住考验，毫无怨言，有的同志虽然死后才平了反，但在生前仍兢兢业业为党为人民工作，表现了一个共产党员的崇高品质。

昆明解放前第四区公路工程 管理局的工人运动

根据原地下党员唐鄂中 刘树椿 曾麟书
和部分“新联”成员座谈整理由曾麟书执笔

解放前，在昆明的第四区公路工程管理局（简称四区局），是国民党蒋介石集团为控制交通运输命脉，在其统治区内分区设置直辖的公路管理机构之一，它隶属于交通部公路总局，管辖滇黔两省公路干线里程4264公里，拥有职工1759人。四区局这个机构名称于1946年3月1日建立。实际上早在抗日战争初期开始，就由蒋介石集团建立控制的“滇缅公路工务局”的老名称演变而来，抗日期间虽几度改名，但名异实同，抗日战争结束后于1946年改名四区局，蒋介石集团一直统治到昆明解放为止。

云南的滇缅、滇黔公路是在抗日战争前和抗日战争初期，云南人民用血汗筑成的。

云南人民用血汗筑成的公路

在旧中国极端落后的经济技术条件下，千百年来，云南人民经受了无数的人背马驮的交通不便之苦。他们不惜付出