

云南交通工人运动史

(1912-2008)

云南省交通工会委员会 编

云南出版集团公司
云南人民出版社

《云南交通工人运动史》编辑委员会

(2010 年 10 月 1 日)

顾 问 杨光成

编 委 主 任 张长生

编委副主任 李 杰

编委会委员 张长生 李 杰 王顺才 赵声琪 杨永恩

王 时 郭青华 丛虎迎 蔡玲生 邱利锋

葛建明 穆柱辉 罗共鸣 和丽菊 张 锐

黄 瑜 李仕敏 田 彬 孙浩旻 杨斌斌

主 编 李 杰

常务副主编 赵声琪

副 主 编 王顺才 尹跃萍

编 辑 颜士泉 杨运飞 孙浩旻 田 彬 杨斌斌

撰 稿 颜士泉 杨运飞

《云南交通工人运动史》第一任编辑委员会

(2000年4月17日)

编委会主任	王云英			
编委副主任	胡幸生	黄树华	韩岳仁	李锦武
	罗昆生			
编委会委员	王云英	胡幸生	黄树华	李锦武
	罗昆生	彭定坤	颜士泉	王庆昌
	徐恩瑞	陈 赋	戴 进	赵晓云
	高永平	韩吉全	李启美	杨希迪
	张汉生	杨永康	邱利锋	杨运飞
主 编	胡幸生			
常务副主编	黄树华			
副 主 编	韩岳仁	李锦武	彭定坤	颜士泉
编 辑	颜士泉	孙浩旻	王顺才	黄颖麟
责 任 编 辑	颜士泉			

《云南交通工人运动史》第二任编辑委员会

(2007年5月28日)

顾 问 杨光成

编 委 主 任 杨家福

编委副主任 罗昆生

编委会委员 杨家福 罗昆生 李锦武 王顺才 赵声琪

王培乾 王 时 陈 琨 廖初东 王永清

傅志明 李康一 陈进启 穆柱辉 田 彬

孙浩旻 杨斌斌

主 编 罗昆生

副 主 编 王顺才 赵声琪

编 辑 颜士泉 杨运飞 田 彬 孙浩旻 杨斌斌

撰 稿 颜士泉 杨运飞

序

半个多世纪以来,特别是新中国成立以后,云南工人运动在中共云南省委和上级工会的领导下,不断发展壮大,经历了光荣而曲折的战斗历程,为边疆社会主义革命和建设创立了光辉的业绩。其中,云南交通工人运动是云南工人运动的一个重要组成部分,云南交通职工队伍是云南工人运动中一支历史较为悠久的、重要的力量。

云南交通工人运动可以上溯至二十世纪二三十年代,广大交通职工在抗日战争、解放战争、国民经济恢复时期、全面建设社会主义时期、改革开放和全面建设小康社会的每一个重要时期,都发挥着积极的作用,为经济社会发展和边疆的繁荣与稳定立下了卓越功勋!

云南交通职工是一支富于革命性和创造性的工人阶级队伍。在长期的革命、建设和改革开放的伟大实践中,云南交通职工在中共云南省交通厅党组、中国公路运输工会、中国海员工会(现为“中国海员建设工会”)和云南省总工会的领导下,为了振兴云南交通,改变自身的命运,提高经济、政治地位,追求革命真理,在红土地上抛头颅、洒热血,英勇奋斗、前赴后继,谱写了一部可歌可泣的创业史、奋斗史,铸造了交通人的光荣与辉煌!

在抗日战争较为艰苦的 1938 年,为了开辟和确保世界反法西斯战略物资运输线,20 多万筑路工在极其困难的情况下,仅用 8 个多月的时间就修通了举世闻名的滇缅公路。为了确保滇缅公路的畅通,广大筑路工冒着日军的狂轰滥炸,不顾生命危险,夜以继日地抢修滇缅公路,被誉为“炸不烂的滇缅公路、拖不垮的钢铁筑路工”。

在建国初期和我国连续遭受 3 年严重自然灾害最为困难的时期,为恢复国民经济建设,当好“交通先行官”,广大交通职工克服了运输车辆少而老旧,运力不足,燃料奇缺,道路条件差等重重困难,自发加班加点、连续奋战,千方百计确保社会主义建设和人民生活物资运输,在党的“鼓足干劲、力争上游、多快好省地建设社会主义”总路线的指引下,发扬“自力更生、艰苦奋斗、不怕牺牲和连续作战”的革命精神,开展了“多拉快跑、实现万吨公里”,“增产节约”、“比学赶帮超”和“节支增收”等一系列社会主义劳动竞赛,不断掀起运输生产高潮,圆满地完成党和人民交给的各项运输任务。

在十年“文革”期间,云南交通工人运动不可避免地受到影响,工会组织遭到严重破坏,被迫停止了活动,基本处于瘫痪状态,但广大交通职工在整个社会动乱时期,在极为艰苦的困难条件下,克服了自然灾害和社会动乱等重重困难,自发地组成运输小分队、战备支前保通小分队、汽车保养小组,确保了工农业生产和人民生活物资需要。

“文革”结束后,广大交通职工在厅党组和上级工会的领导下,整顿和恢复被“四人帮”破坏的各级工会组织,使工人运动重新走上了正轨。

改革开放以来,广大交通职工在交通基础设施建设和人民生活物资运输等方面,发扬了“特别能吃苦、特别能战斗、特别能奉献、特别能承重”的精神,开展了以“创建文明公路运输线”为主要内容、以提高职工文化素质和劳动效率为基础的综合性的社会主义劳动竞赛活动。特别是在高等级公路建设方面,开展了“创建文明工地”、“路地共建”、“创精品工程”和“建优质工程、育优秀干部”等一系列的劳动竞赛活动,广大公路建设者克服地质条件差、气候恶劣、施工难度大和地震、水毁等严重自然灾害,以科学发展观为指导,以科技创新为动力,使全省高等级公路建设实现了跨越式发展。到“十一五”末云南公路通车里程达 20.9 万公里,高等级公路达到 9135 公里,其中,高速公路 2630 公里,为云南经济社会发展作出了巨大的贡献。

近几年来,全省交通职工以科学发展观为统领,按照中国公路运输工会、中国海员工会和云南省总工会的要求,认真贯彻交通运输部、省委、省政府关于建设社会主义新农村,积极组织职工投入新农村公路的建设之中,认真做好“三个服务”^①,为农民兄弟提供便捷交通条件的要求,把农村公路建设作为重中之重来抓,“十一五”期,改造和建设农村公路 10.1 万公里,创历史新高,为新农村建设作出了积极的贡献!回顾云南交通工人运动,我们可以清晰地看到云南交通工人运动和工会发展历史的足迹。实践证明,工会是党领导下的工人阶级群众组织,是党联系群众的桥梁和纽带,是国家政权的重要社会支柱。工会组织只有在党的领导下,坚持“两个维护”相统一,切实维护职工合法权益的基本职责,工会组织才能发展,才能更好地发挥工会组织的职能和作用。

党的十六大提出了全面建设小康社会的宏伟目标,党的十七大又提出为夺取全面建设小康社会新胜利而奋斗的新要求。面对新形势和新任务,我们要按照党的十七大提出的“高举中国特色社会主义伟大旗帜,以邓小平理论和‘三个代表’重要思想为指导,深入贯彻科学发展观,继续解放思想,坚持改革开放,推动科学发展,促进社会和谐,为夺取全面建设小康社会新胜利而奋斗”的目标任务。坚定不移地推动党的全心全意依靠工人阶级根本指导方针的落实,依法履行维护职工合法权益的基本职责,

^① 2006 年交通部提出农村公路建设三个服务的指导思想:服务经济和社会发展的全局,服务社会主义新农村建设,服务人民群众安全便捷出行。

充分发挥民主参与、民主监督和社会调节的作用,努力实现工会工作的群众化、民主化、法制化,努力发挥工会作为党联系群众的桥梁和纽带作用,团结和动员交通系统广大职工,为夺取全面建设小康社会新胜利而努力!

《云南交通工人运动史》全面地回顾了云南交通工人运动的光辉历程,客观、公正地总结了历史经验与教训,起到了承前启后、继往开来的作用。面对新时期工会工作的要求,我们要紧密地团结在以胡锦涛为总书记的党中央周围,在中共云南省交通运输厅党组、中国海员建设工会和云南省总工会的正确领导下,按照中国工会十五大的部署,团结和带领广大交通职工,继承和发扬工人阶级的优良传统,与时俱进、奋发图强,创新思路、创新工作方法,勤奋工作,为把交通工人运动提高到一个新的水平,为开创新世纪交通工会工作的新局面而努力奋斗!

中共云南省交通运输厅党组书记、厅长

杨晓成

2011年11月18日

前言

毛泽东同志说过：“工业无产阶级人数虽然不多，却是中国新的生产力的代表，是近代中国最进步的阶级，做了革命的领导力量。”^①江泽民同志也指出：“中国工人阶级始终是推动中国先进生产力发展的基本力量。”^②

云南交通工人阶级的产生和工人运动，和全省、全国其他地方的工人运动一样，诞生在中国最黑暗、最痛苦、最受煎熬的岁月。诞生在殖民主义侵略、封建地主阶级、官僚资本主义的残酷压迫和剥削的最为艰难的时期。他们生长在远离现代文明的祖国西南边陲，生活条件和斗争环境比内地工人更为艰苦。然而，云南交通工人阶级的爱国热情和大无畏的革命精神，却令人肃然起敬。

云南素以物产丰富、神奇秀丽、民族众多、古代文化遗迹灿烂多彩而名扬中外，同时也以山高水深，重关复隘，鸟道羊肠，交通不便而著称于世。为了改变云南交通落后的状况，半个多世纪以来，云南各族人民为了发展交通进行了艰苦卓绝的斗争，并取得了辉煌的业绩。在中国革命斗争的历史上，在经济社会发展的整个过程中，每一步都凝聚着交通职工的英勇奋斗与无私奉献的精神。

云南作为边疆、民族和内陆省份，山区、半山区占全省国土面积的 94% 以上，山高谷深水险，交通自古以来就以“骡马肩舆”和羊肠鸟道为主要形式。从秦开“五尺道”，汉筑南夷道，唐修驿道以及稍后的“蜀身毒道”即“南方丝绸之路”，到明清邮路、滇缅公路和现代化高速公路的数千年间，云南各族人民和交通人前赴后继，英勇奋斗，为发展交通作出了巨大的贡献！可以说，云南交通产业的形成和工人运动的发展，是伴随着公路的发展而发展，交通工人阶级的奋斗历史，是云南最为灿烂的历史之一。

到了近代，自 1924 年唐继尧政府委派公路技监李炽昌主持修建云南第一条昆明

①毛泽东：《中国社会各阶级社会分析》，《毛泽东选集》第一卷，人民出版社 1991 年版，第 8 页。

②江泽民：《江泽民论中国特色社会主义（专题摘编）》，中央文献出版社 2002 年第一版，第 608 页。

小西门大观街西安马路至碧鸡关 16.4 公里公路开始,到 1927 年龙云任云南省政府主席期间把修筑公路列为全省“四大政要”之首,制定并实施了部分“四干道八分区”的网络计划期间,云南交通工人舍生忘死于 1924 年动工修建滇缅公路东段昆明至下关公路,直到抗日战争前夕才基本完成,13 年间共修建公路 3345 公里。

1937 年 7 月 7 日,日本侵略军发动“七七”卢沟桥事变后,抗日战争爆发,全国大部分交通要道被日军占领,为了摆脱日军的封锁,另辟抗日物资运输通道,美英建议国民政府抢修下关至畹町西段长 547.8 公里通往缅甸的公路,与已建成的昆明至下关东段 411.6 公里公路相连,史称滇缅公路。这年 11 月初,云南省政府通令滇西 28 个应征县设治局,省公路总局在保山成立了滇缅公路总工程师处,由技监(总工程师)段玮主持统管。昆明至下关段保留安禄和禄丰两个工程处负责指导东段抢修和改建工作。滇缅公路起初每天上马 5 万人,后来上马至 20 多万人。他们自带口粮、被盖、锄头、扁担、粪箕等原始的工具,自建工棚,风餐露宿,食不果腹、衣不遮体,日夜苦干。滇缅公路于 1938 年 8 月 31 日全线修通,历时 8 个多月,牺牲民工 2000 余人,平均每公里要牺牲 2~3 人。滇缅公路的迅速建成,震惊了世界,被西方称之为“中国第二个万里长城”,是“用手指刻出来的公路线!”滇缅公路的修建,充分显示了云南交通工人为国为民、顽强拼搏、勇于牺牲的伟大精神。

随着公路建设的发展,国民政府交通部在云南成立了第四公路局、云南省公路管理局和西南运输处。抗日战争爆发后,又改称滇缅公路运输局。抗战末期,改为战时运输局云南分局,均属半军事化性质,主要担任军用物资运输。随着运输业的发展,代表地方官僚资本的经济委员会成立了“人企运输处”,主要为地方纺织和矿业生产等工业服务。1946 年,昆明成立了云南运输公司,主要经营公共汽车运输事业。这几条公路建设与管理与交通运输企业的兴建,扩大和发展了公路运输系统的工人阶级队伍。

同时,由于交通工人队伍的壮大和发展,官僚资本家对交通工人的压迫、剥削日益加剧,加之国民党的血腥统治,货币贬值,使广大交通工人陷于水深火热之中。因此,交通工人反对官僚资本家的斗争此起彼伏。在云南地下党的领导下,先后掀起了要求“按生活指数上升调整工资”的怠工斗争,1947 年云南汽车运输公司工人举行的为“争取增加工资”的罢工斗争,以及后来开展的“反饥饿、反裁员”斗争。为配合解放军进城,及时地开展了“反搬迁、反遣散”和“保厂护产、护路、护器材”等一系列斗争。充分显示了云南交通工人具有高度的阶级觉悟和大无畏的革命精神,他们有勇有谋、善于斗争,取得了最终的胜利。这一系列的斗争,显示了云南交通工人运动的巨大力量。

1950 年 2 月 24 日,云南全境解放,各级地方政府相继成立。由于云南地处边疆、民族众多、情况复杂,虽然卢汉起义昆明和平解放避免了战争破坏,但还存在与国民党残余部队的局部战争,匪患和农村封建势力、地主恶霸仍然十分猖獗。他们破坏公路、阻碍交通,许多工厂被迫停工、车辆不能修理,运输生产无法正常进行。面对国家

财政经济极度困难的形势,云南交通工人运动按照中华全国总工会的要求,发扬了工人阶级的主人翁责任感,积极参与反对国民党特务分子的破坏,保护工厂和工人阶级的利益。同时,工会教育工人拥护人民政权,模范地遵守国家法令,积极组织生产劳动竞赛努力恢复生产,全力投入国家经济建设。1951年6月18日,云南公路运输工会成立,从此,交通工人有了自己的组织——省公路运输工会,交通工人运动进入了一个崭新的时期。

云南公路运输工会成立后,在云南省委、省交通厅党委和省总工会、中国公路运输工会、中国海员工会的领导下,立即着手组建各公路、运输、水运单位的工会组织工作。昆明、宣威公路养护段,昆明、沾益、下关汽车运输保养场以及西南区公路工程局昆明分局等17家单位成立了工会组织。至1952年底,云南公路运输工会所属基层工会组织已经发展到29个,共有会员5009人,占8083名交通职工总数的61.9%。这一时期的工人运动主要任务是,组织和发动职工积极投入恢复国民经济的建设,解决工人失业、恢复公路运输和公路干线的建设。遵照中央“少花钱、多修路”和“依靠地方、发动群众”的方针,组织技工和民工共9万余人。工人们在生活极端困难的情况下,自己砍树、割草搭建工棚。没有工资,每月只有6元的生活补助费。1952年8月,交通部转发了毛主席“为了帮助各兄弟民族,不怕困难,努力筑路”和朱德总司令“以一往无前的精神,战胜天险,打通昆洛交通,实现巩固国防,繁荣经济的光荣任务”的题词,广大筑路职工在党中央的感召下,依靠“一把大锤一根炮杆,一根撬棒一把十字镐”,整日挖山不止。先后修建了碧河、贵昆、滇藏和昆洛等公路,为恢复和发展云南国民经济建设,改善各族人民的生产生活条件作出了巨大的贡献。

与此同时,交通运输战线上的广大职工,在一无厂房、二无住房、三无机具、四无汽车配件及材料的困难情况下,不分白天和晚上,主动加班加点,顶风冒雨露天作业,确保车辆正常运行。为了调动驾保工人的积极性和创造性,提高运输效率,推行了领车负责制。许多驾驶员自备粮食灶具,吃住都在车上,披星戴月跑运输,广大交通职工为恢复国民经济建设,艰苦奋斗、奋发图强,成为边疆建设的“先行官”和排头兵。

1950年6月25日,朝鲜战争爆发。次年8月,云南省运输公司组织抗美援朝运输队,广大驾驶员和修理工人踊跃报名。29日,省市各机关团体及昆明市民热烈欢送驾驶员、汽车技工丁永堂等20多人赴朝,充分体现了交通职工不畏艰险和崇高的国际主义精神。

1952年2月4日,在中央开展的“三反”和“五反”的运动以及稍后开展的对资本主义实行社会主义改造的运动中,广大交通职工响应党的号召,积极参加对贪污盗窃和腐败分子的斗争,并把在斗争中激发出来的政治热情转化为生产积极性,充分显示了交通工人高度的阶级觉悟和彻底的革命精神。云南公路运输工会在省委、省交通厅党组和省总工会的领导下,带领广大职工开展“红旗竞赛”、“立功创模”、“先进生产者竞赛”等一系列社会主义劳动竞赛活动。广大交通职工积极提合理化建议,努力发明

创造,积极推广应用新技术、新工艺,使生产率得到极大的提高,充分发挥了工人阶级作为主力军的作用,为顺利实现国家第一个五年计划作出了巨大的贡献。

进入 20 世纪五十年代末期,我国连续 3 年遭受严重的自然灾害,云南交通工人运动和全省各行各业一样,积极响应中央大跃进的号召,认真贯彻“以钢为纲”的方针,各级工会组织按照交通部关于在全国开展“安全、节约、车吨月产万吨公里运动”的要求,及时组织和发动职工开展各种形式的劳动竞赛,广大驾驶员开展了“月产万吨公里竞赛”活动,许多驾驶员吃住在车上,昼夜行车,每天行车大多在 16 个小时以上。广大修理工提出“一切为运输服务”和“快修车、多修车、修好车”的口号,各汽车运输总站还在交通要道附近设立保修点,日夜加班,连续奋战,许多人几天几夜不休息,出色地完成了各项运输任务。其间,公路建设与管理单位在“两上两下”的大变化中,坚持建立健全工会组织,按生产、生活、教育三位一体的方针开展工会工作。在大跃进中开展了“一帮一、一对红”的比学赶帮超等劳动竞赛活动,有力地促进了公路建设与养护工作的发展。

在这一时期内,云南交通工人运动有四个显著的特点:一是各级工会组织健全,工会干部深入实际,工作积极性高,活动内容丰富,主动性强,在工人中有很高的威望。二是各级工会组织紧紧围绕党和国家的各项中心工作,积极组织和发动职工开展了一系列生产竞赛活动,为社会创造了大量的财富,为经济社会的发展作出了巨大的贡献。三是广大交通职工的生产积极性和创造性十分高涨,涌现出了创业标兵、沾益汽车运输总站修理工李崇德创造了汽车发动机 10 万公里无大修奇迹,单车月产实现万吨公里的驾驶员林新李、肖曙初、李尧等一大批省、部和全国劳动模范。四是开展了工业学大庆“三老四严”的热潮,以及学雷锋、学王杰、学刘英俊,学身边英模人物和组织职工开展中华读书会等一系列活动,广大交通职工的政治觉悟和整体素质有了很大的提高。

在 1966 至 1976 年的“文化大革命”时期,交通工人运动不可避免地被引入歧途。1966 年 10 月,全省交通系统职工在上海“一月风暴”的影响下,纷纷成立各种名称的战斗队、革命造反兵团等组织。到处搞批斗,造反夺权,省公路运输工会和各级工会组织受到严重冲击,组织活动被迫停止,各级工会基本上处于瘫痪状态,这是云南交通工人运动史上最为低迷的时期。

在整个“文革”期间,广大交通职工始终坚持“抓革命、促生产”的方针,为防止少数人搞打砸抢,许多工人主动保护生产厂房和机械设备。同时,针对当时国内外的形势,为了做好战备工作,确保边疆建设和人民生活需要,全省公路和运输单位改为汽车运输团和公路工程团,实行半军事化管理。昆明、曲靖、开远、文山等汽车运输团多次开展野营拉练,受到部队的高度重视,被誉为“打不烂、拖不垮的钢铁运输线”。许多运输团的驾驶员和公路工程团的养路工自发地组织运输小分队、公路抢险队,不顾各地造反派的层层封锁与阻挠,日夜兼程,连续奋战,确保了边疆工农业生产和人民生活

物资的需要,涌现了保山总站钢筋铁骨老英雄甘登矩为代表的一大批先进模范人物。

1973年5月,根据中央、全国总工会、中国公路运输工会、中国海员工会和省总工会的指示,省公路运输工会和所属68个县处级单位的基层工会,开始恢复和重建工作。各级工会干部不怕困难,勤奋工作,在较短的时间里便完成了各级工会会员的重新登记和建立健全各级工会组织工作。

1976年10月6日,党中央一举粉碎“四人帮”后,随着拨乱反正的深入进行,交通工人运动逐步走上正轨。进入20世纪八十年代后,新建立的各级基层工会在省公路运输工会和本单位党委的指导下,带领广大交通职工认真贯彻中共中央和国务院“调整、改革、整顿、提高”的八字方针,积极投入“以整顿领导班子为重点,整顿劳动组织、劳动纪律为突破口,提高经济效益为中心,建‘大庆式企业’为目标”的企业整顿工作。

1978年12月18日至22日,在北京召开了新中国成立以来中国共产党历史上具有伟大转折意义的中共十一届三中全会,对“文化大革命”进行了全面而深刻的总结,确立了党在新时期以经济建设为中心,努力实现四个现代化的历史任务。全省广大交通职工为之欢欣鼓舞,积极投入到企业改革的实践中来。各级工会组织按照中华全国总工会第九次代表大会的精神和厅党组的要求,树立了以生产建设为中心,放手发动群众大干社会主义,先后开展了以“创建文明公路运输线为主要内容、融生产劳动、思想政治、职工生活后勤为一体的社会主义劳动竞赛”和为“四化”立功等一系列的竞赛活动,极大地提高了运输生产力。其间,省公路运输工会组织各基层工会积极开展职工进行岗位练兵、技术表演、技术攻关等活动。在组织职工进行生产、生活、教育的同时,各级工会加强了工会组织的自身建设和职工民主管理工作,进行了召开职代会试点,创建“职工之家、当好职工之友”,发展工会积极分子队伍,开展了丰富多彩的文体活动,工会工作开始走上了正常发展的轨道。

1988年10月22日,全总第十一次代表大会确定了新时期工会工作的方针是:以经济建设为中心,立足改革全局,把发展生产力和维护职工具体利益结合起来,增强工会活力,实现工会的群众化、民主化,团结教育广大职工为建设有中国特色的社会主义而奋斗。次年,中共中央发出了《关于加强和改善党对工会、共青团、妇联工作的通知》,为新时期工会工作指明了方向。

自1979年初实行企业改革、扩大企业自主权起,各级工会组织发动交通职工积极投入了推行经营承包责任制的试点,1988年全面推开,并引进了竞争机制。下关汽车总站首先推行了千吨公里工资含量,昆明总站首家实行公开招聘经理,保山总站昌宁汽车站实行租赁承包,思茅、大理、楚雄等地州运输企业也积极参与体制改革,都取得了较好的效果。各单位工会为确保厂长经理承包目标的实现,代表职工与企业签订了“双保”或“一包十保”等形式的责任书。从这时起,各级工会开始注重总结承包经营条件下职工民主管理的经验,保证职工在承包经营中的主人翁地位。4月13日,全国人大七届一次会议通过并颁布了《中华人民共和国全民所有制工业企业法》,明确了

企业党委、行政和工会的工作职责,使企业工会逐步进入依法自主自主开展工作的新阶段。

进入 20 世纪 90 年代后,随着全省交通系统改革力度的不断加大与深化,运输企业和公路养护部门进入改革、调整和发展的重要时期,出现了部分富余职工待岗和下岗的现象。省交通工会和各级工会组织积极配合企业开展对下岗职工进行职业培训,帮助他们转岗或再就业。同时开办一些经济实体,安置一些待业和下岗职工就业,保证了社会和职工队伍的稳定,使企业改革得以平稳进行。之后,各运输和公路建筑企业进入改制试点,职工的具体利益和企业的整体利益的矛盾开始显现出来。各级工会组织在加强做好两个维护的同时,积极化解在企业深化改革中出现的一些矛盾与问题。代表职工与企业行政签订集体劳动合同,与企业行政建立协调机制,帮助困难职工解决一些实际困难,带领职工投身于企业改革和发展,进一步发挥了工人阶级主力军的作用。

随着改革开放深入发展,社会对交通条件改善的要求越来越迫切。1992 年,省交通厅按照省委、省政府的部署,决定对昆玉、昆楚、昆曲等 6 条干线公路进行改造,从而掀起了大规模公路建设的热潮。广大交通职工发扬了自力更生、艰苦奋斗和连续作战的作风,在 3 年多的时间里,顺利地完成了 6 条干线公路主要路段的改建任务。

进入 21 世纪以来,云南交通基础设施建设进入高速发展阶段,至“十五”期末,高速公路建设实现了历史性突破。广大交通职工在公路建设中发扬了特别能吃苦、特别能战斗、特别能奉献的精神,克服了地质破碎、气候恶劣、水文复杂和地震、水毁等重重困难,他们以公路为业、以工地为家,以战天斗地的英雄气概,胜利地完成了国道主干线和西开通道建设任务。截至 2005 年底,全省建成高速公路 1421 公里,位居全国第 13 位。5 年间共建成大保、昆石、元磨等 9 条高速公路。到 2008 年底,共建成思小、水麻、昭待、保龙、罗富、富广、广砚、新河、昆安、曲嵩、永武、小磨等 20 多条、2512 多公里高速公路。“十五”时期全省农村公路硬化路面 14016 公里,是新中国成立以来到“九五”末 50 年路面硬化总里程的 2 倍。“十五”期间全省共完成交通投资 790.75 亿元,为“九五”时期 382.42 亿元的 2.1 倍。2008 年底,共建成农村公路 17.8 万公里,全省交通基础设施建设实现了跨越式发展。

在全省交通基础设施建设进入高潮时期,交通运输企业、工业企业、流通销售企业和公路修建企业也进入了深化企业体制改革的新阶段。2001 年 11 月下旬,昆明、曲靖、红河交通运输集团总公司、省路桥一公司、云南汽车修理一厂、省交通物资总公司等 9 户交通运输、工业、施工和销售企业共 9 万多职工相继下放给地方实行属地管理或改制成为股份制企业,纳入整个经济社会体系中发展运行。

经过改革与调整,省交通厅所属省公路局、省公路开发投资公司 2 个副厅级单位,省运输管理局、交通规费征稽局、航务管理局、设计院、教科所、路政管理、交通学校等 67 个县处级单位。省交通工会作为行业工会,除对厅直属单位基层工会进行管

理协调外,仍然肩负着对全省交通行业工会工作进行联系与指导工作。至 2008 年底,全省共有交通运输、公路施工、公路管理与养护、销售流通、港航运输企业,路政管理、科学研究、教育、卫生等企事业单位 78 家,交通职工 14 万余人,会员 13.6 万多人。

长期以来,省交通工会认真学习贯彻全总十四大精神,按照中国公路运输工会、中国海员工会、省总工会和省交通厅党组的要求,高举中国特色社会主义伟大旗帜,以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,深入贯彻落实科学发展观,认真贯彻党的十六大、十七大和省第八次党代会精神,坚持走中国特色社会主义工会发展道路,贯彻“组织起来、切实维权”的工作方针,牢固树立和落实中国特色社会主义工会维权观。以发展和谐劳动关系为主线,以建立健全利益协调、诉求表达、矛盾调处和权益保障机制为途径,以解决职工群众最关心、最直接、最现实的利益问题为重点,以开展创建劳动关系和谐企业活动为载体,扎实推进各项工作,充分发挥工会在组织、引导、服务职工和维护职工合法权益中的作用,团结动员广大职工在推进富裕民主、文明开放和谐交通建设中,充分发挥工人阶级的主力军作用。一方面,帮助下放企业和破产企业做好转型和职工分流及安置工作;另一方面,带领广大交通职工克服重重困难,积极投身企业改革,认真做好两个维护和“送温暖”活动,积极做好劳动保障工作、宣传教育和女职工工作。组织和发动广大交通职工深入开展创建“文明公路运输线”、“工地十有”、“军民共建”、“文明工地”、“安康杯”和“四学、四比、四赛”等一系列社会主义劳动竞赛活动,组织职工开展筑路机械施工技术表演和操作技术比赛等活动,还开展职工演讲比赛、卡拉 OK 大赛、摄影书画比赛、职工文学笔会、文艺调演和职工篮球赛、足球赛和网球邀请赛等多项文体比赛活动,丰富了职工的文化体育生活,极大地提高了交通职工整体素质和思想政治及科学文化素质,从而调动了广大交通职工的积极性和创造性,为云南交通改革与发展作出了巨大的贡献。

2001 年 10 月 27 日,经九届全国人大常委会第 24 次会议审议通过了新《工会法》,进一步明确了新时期我国工人阶级和工会组织在国家政治、经济和社会生活中的地位、作用,并就工会的性质、任务、权利、义务、活动准则和组织原则等重大问题作出了明确的规定。

2008 年 10 月 17 日至 21 日,中国工会第十五次全国代表大会在北京召开。会议提出了今后五年工会工作的主要任务:“推动科学发展,以创建‘工人先锋号’为载体。广泛开展职工建功立业活动,大力实施职工素质建设工程,更加充分地发挥工人阶级主力军作用;促进社会和谐,以创建劳动关系和谐企业为手段,大力发展和谐关系,维护职工队伍和谐稳定;推动共建共享,以劳动就业、收入分配、社会保障和劳动安全卫生为重点,完善维权机制,不断增强维权实效;加强民主管理和基层民主建设,以职代会为基本制度,扩大有序参与,维护职工民主政治权益;激发组织活力,以加强基层工会建设为着力点,提高领导机关服务基层、服务职工的水平,增强工会组织的吸引力、凝聚力。努力建设高素质职工队伍,为工会事业的兴旺发达,为建设新世纪的和谐社

会而努力奋斗！”

省交通工会及所属各级工会,认真学习、贯彻落实中国工会“十五大”精神,及时制定了新时期工会工作目标,积极带领广大交通职工,为建设云南和谐交通,为创造云南交通工人运动的新篇章,正一步一个脚印地奋斗着!

目 录

序	(1)
前言	(1)

第一章 云南交通工人阶级早期的斗争

(1912 年 1 月 ~ 1946 年 12 月)

第一节 近代云南交通业的形成	(1)
一、公路交通运输业的萌芽	(2)
二、汽车运输业的形成	(3)
三、云南内河航运的初期发展	(4)
第二节 云南交通工人阶级的产生	(5)
一、云南交通工人阶级的产生	(6)
二、抢修国际交通线滇缅公路	(7)
三、南洋华侨机工队	(10)
四、中印公路的修建	(13)
第三节 交通工人早期的自发斗争	(14)
一、早期交通工人的生活	(15)
二、交通工人早期的自发斗争	(17)

第二章 解放战争时期云南交通工人运动

(1946 年 1 月 ~ 1950 年 2 月)

第一节 国民党政权统治时期的工会	(20)
一、与国民党黄色工会的斗争	(20)
二、公路运输系统早期的工会组织	(21)
三、四区局第一届会员代表大会	(22)
四、《四工》月刊的创办	(23)
五、四区局工人在成立工会中的斗争	(23)

六、党对四区局工会的改造与利用	(24)
第二节 交通工人运动的兴起	(25)
一、革命思想的传播	(25)
二、中共云南地下党外围组织的建立	(26)
三、国民党加强对交通工人运动的控制	(27)
四、四区局工人开展反贪污斗争	(29)
五、中共云南地下党组织的建立	(30)
六、发动和组织群众开展斗争	(30)
第三节 交通工人运动的高涨	(32)
一、建立工会组织	(32)
二、开展“反饥饿、反裁员”斗争	(34)
三、挫败“九九”白色恐怖	(36)
第四节 保厂护产、抢修公路迎接解放	(37)
一、开展“反搬迁、反遣散、保厂护产”斗争	(38)
二、参加昆明保卫战	(39)
三、恢复生产、迎接解放	(40)

第三章 新中国成立初期的交通工人运动

（1950年2月～1952年12月）

第一节 云南解放初期的形势和任务	(43)
一、云南解放后的严峻形势	(43)
二、交通工人阶级面临的任务	(44)
三、云南公路运输工会成立	(45)
四、学习贯彻《工会法》	(46)
第二节 为迅速恢复国民经济而斗争	(48)
一、云南公路运输业起步艰难	(48)
二、组织力量抢修公路	(50)
三、积极投入创业劳动竞赛	(53)
第三节 开展抗美援朝、保家卫国运动	(55)
一、宣传发动群众参加抗美援朝	(55)
二、交通职工积极投身抗美援朝运动	(56)
第四节 在企业民主改革中的交通工人	(56)
一、企业民主改革运动的任务	(56)
二、“三反”、“五反”运动	(57)
三、开展增产节约运动	(59)