

# 赤胆忠心的战将周建屏

戎马倥偬30年，短暂一生光芒耀眼，为后辈留下了宝贵的精神财富

周荣 周贤



周建屏

今年是全民族抗战爆发85周年，是中国人民抗日战争胜利77周年。在这场近代以来中国反对外敌入侵持续时间最长、规模最大、牺牲最多，同时也是第一次取得完全胜利的民族解放斗争中，无数英烈为挽救民族危亡、实现民族独立和人民解放、维护世界和平与国际公平正义，舍生取义、壮烈牺牲。习近平总书记指出，“一个有希望的民族不能没有英雄，一个有前途的国家不能没有先锋。包括抗战英雄在内的一切民族英雄，都是中华民族的脊梁，他们的事迹和精神都是激励我们前行的强大力量。”在纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利77周年之际，我们致敬抗战英雄，在伟大抗战精神中汲取前进动力。

77年前的8月15日，日本天皇裕仁以广播形式发布《终战诏书》，日本无条件投降。2014年8月29日，民政部公布了第一批著名抗日英烈和英雄群体名录，周建屏名列其中。130年前的8月，即1892年8月，周建屏出生于云南省宣威市倘塘村。他从小胸怀保国卫民的热血豪情，1909年考入云南陆军讲武堂，加入云南新军，先后参加昆明重九起义、护国运动以及反对张勋复辟之战，骁勇善战，先后任过连长、营长、上尉参谋等职。1923年9月，周建屏解甲归田，回到祖籍江西省金溪县左源村。

1924年1月，中国国民党第一次全国代表大会在广州举行，事实上确立了联俄、联共、扶助农工的三大革命政策，标志着第一次国共合作正式形成，中国共产党能够公开宣传和组织群众，领导和推动工农运动的蓬勃发展，为新革命

革命斗争，与方志敏、邵式平等一道并肩战斗。周建屏充分运用自己的军事知识，发挥娴熟的军事指挥才能，率部连续作战得胜，逐渐成长为一名优秀指挥员，先后担任江西红军独立团团长、师长、红十军军长等职，为发展壮大红军和赣东北革命根据地作出了卓越贡献，中华苏维埃第一次全

国工农兵代表大会授予赣东北苏区红十军“艰苦奋斗”锦旗。

1933年1月，红十军南渡信江，与中央红军三军团在贵溪县上清宫会师，进行军事整编，红十军与中央红军一部合编为红十一军，周建屏任军长。会师后不久，他在资溪石峡见到了红军总政委周恩来，并按其指示，率部投入到中央苏区第四次反“围剿”，具体任务是迷惑牵制敌军主力，为中央红军主力反“围剿”创造有利战机。因为采取机动灵活的战略战术，中央红军最终取得了第四次反“围剿”的重大胜利。1933年，蒋介石发动对革命根据地的第五次“围剿”。正在红军大学学习的周建屏提前结业，先担任红十九师师长，后调任红军独立24师师长，投入中央苏区第五次反“围剿”。1934年9月，周建屏率部与罗炳辉率领的红九军团共同与敌军在松毛岭展开激战，装备与敌

相比极其悬殊的红军，坚持了7天7夜，为中央红军长征赢得了宝贵时间。红军主力长征后，周建屏率红军独立24师留守根据地，在赣粤边境展开了艰苦卓绝的游击战，经历九死一生，于1936年到达延安。

1937年7月7日，日本发动全面侵华战争。8月，周建屏参加了中共中央

在陕北洛川举行的政治局扩大会议。8月25日，中共中央军委发布命令，将中国工农红军主力改编为国民革命军第八路军，周建屏担任八路军115师343旅副旅长，同年9月参加平型关战役。11月，以阜平、五台山为中心的抗日根据地——晋察冀军区建立，聂荣臻任司令员兼政治委员。同年，周建屏与刘道生一起在滹沱河南北两岸开辟了晋察冀军区第四分区。他率领分区机关和部队，在日伪军残酷的封锁、“扫荡”下组织群众开展减租减息、发展生产，建立抗日民主政权和抗日武装，使根据地不断发展壮大，成为晋察冀边区模范抗日根据地。周建屏日夜操劳，带伤、带病坚持工作，艰苦的战争环境和频繁作战使其伤病复发，于1938年6月13日在河北平山县逝世，时年46岁。后来，聂荣臻在回忆录中写道：“……在晋察冀土地上，尤其令人怀念的是我军优秀的指挥员、红军时期就当过军长的四军分区司令员周建屏同志，于1938年6月因劳累过度，牺牲在战斗岗位上，他们在作战中英勇捐躯，效命沙场，永远值得我们纪念！”

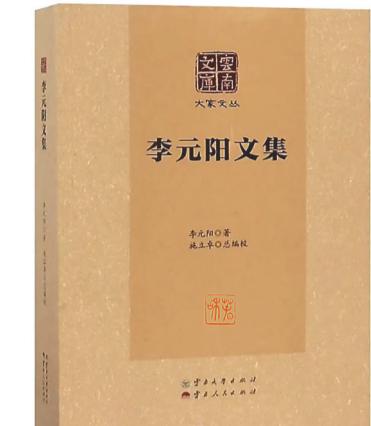
周建屏戎马倥偬30年，对革命赤胆忠心，一心为民爱民，在其短暂的一生迸发出耀眼的光芒，为后辈留下了宝贵的精神财富。他对革命的执着追求和对共产主义的坚定信念，将时刻激励着我们，要把爱国之情、报国之志转化为扎实做好本职工作的实际行动，在新征程上，为实现第二个百年奋斗目标和中华民族伟大复兴中国梦努力奋斗！

（作者单位分别系江西省上饶市铅山县永平铜矿84厂；江西省南昌市手表厂）

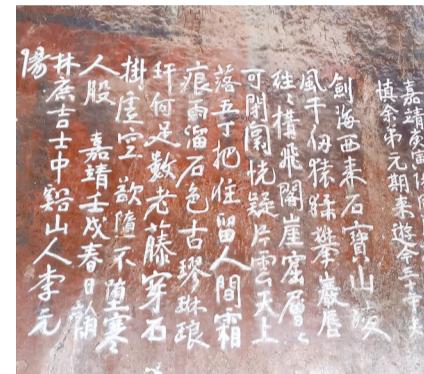
清风起云岭 美名传千古  
云南古代清官廉吏

李元阳：  
践行清正刚直为官准则

黄海涛



2018年出自“云南文库·大家文丛”  
《李元阳文集》



剑川石宝山石窟中的李元阳诗石刻  
耿嘉 摄

“檐涌滴不绝，寒意入衾裯。哀彼茅屋人，相向双涕流。玉桂悲粒薪，宁思身上裘？门无丁壮儿，逐役何时休！”李元阳以一首《苦雨叹》，道尽人民之苦。忧百姓之忧，乐百姓之乐，自古文人之所求，范文正公之所向。李元阳以诗明志，足以见其为官之道与为人之品。

李元阳（1497—1580年），字仁甫，号中溪，别号逸民，明代大理府太和县人，自幼沉默寡言，但聪明过人，勤读诗书，尤其对文学历史类书籍涉猎更多。嘉靖元年（1522年）考取壬午科云贵乡试第二名，嘉靖五年（1526年）丙戌科殿试中进士，选为翰林院庶吉士。他在探究理学方面造诣极深，被后世人称为滇中“理学巨儒”。作为本土著名学者，李元阳以其学识和威望，竭力倡导并亲自编撰方志，主要编撰万历《云南通志》，嘉靖《大理府志》，为云南历史的记载和发掘贡献了重要力量。

李元阳为官十多年间，任过今县、府守等亲理民政的地方官，有浓厚的“经世”思想和丰富的社会实践经验。他在担任江苏江阴知县期间，兴修水利，去除积弊，体贴民苦，并以廉洁著称，当地百姓曾为之立碑建祠，载其种种善举。在荆襄百里之间没有水井，他带头捐俸为百姓打了几十眼井，并让辖区各县在规定时间内修复河堤池塘，使沿江州县不受水灾，当地人民将这些水利设施以“李公井”“李公堤”命名，以感激纪念他的仁政。

李元阳的刚直可谓明代标杆，其弟子张居正以李元阳为榜样，用一生践行了清正刚直的为官准则。李元阳任户部主事不久，改任监察御史，负责弹劾官吏，整肃政纪。他曾直言嘉靖皇帝：“陛下之始即位，以爵禄得君子，近年来以爵禄畜小人。”被同僚称为“真御史”。直言不讳让他在官场上屡屡碰壁，但是并没有改变他的坚持与信念。

李元阳交游甚广，曾与阳明学派的分支，如浙中派、江右学派、泰州派、南中派的学者王畿、罗洪先、罗汝芳、唐顺之等交流切磋，并对儒学经典进行悉心研究，吸收了先哲贤人的理论，在此基础上形成了自己的一套理论。他提出性、心、意、情四种命题，并将“性”放在首要位置，认为无论圣人、凡人都有本性，但圣人能“复性”，凡人则因外物产生了心、意、情，容易迷失本性。李元阳对事物的中与和、知与识，以及儒学、道统的传承等，都提出了自己的看法。譬如，他认为“中”是世界的本原，“中率无喜无怒，故为天地万物之大本”，是“道之体也”。“中”是人具有的“良知”，而且“性”就是“天命”“良知”，是先天就有的。因而，他在政治上主张要以“爱民为主”，治理国家要“节用爱人，己任其劳，处民以佚”。要“以治家之心治其国，以爱身之道爱其民”，如此天下就“无难处之事，亦无难化之人”。

李元阳的人品学识为时人推崇，他的道德文章为后人景仰，李元阳之后的明、清云南省省督和大理地区府县志，多为之立传，表彰其事迹。在民间至今还流传着许多有关李元阳的故事，与其同时代的“嘉靖八才子”之一任忠斋，曾评价他：“中溪晚年之学，如霜清月晏，万象森严，长松在壑，剥落英华，收敛神气，复归乎其根也。”

（作者单位：云南师范大学研究生处）

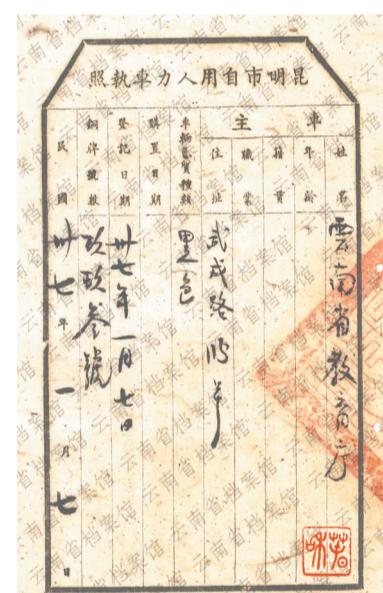
## 昆明人力车行的兴起与消失

这段历史原貌，从侧面展现了昆明经济社会蓬勃、交通工具更新便利的发展轨迹

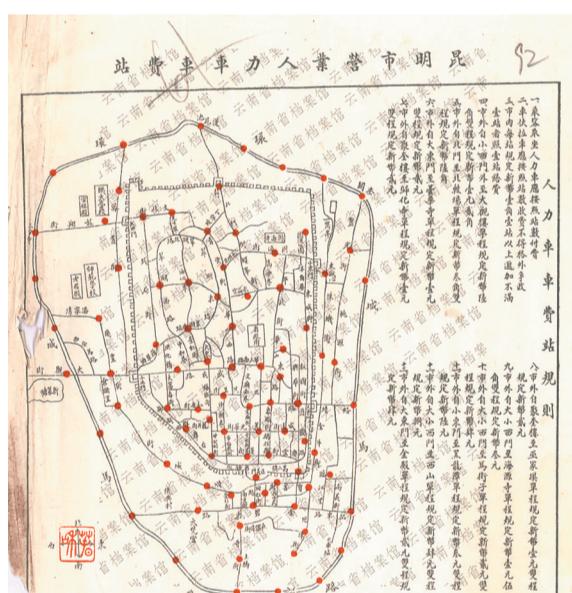
王天浩



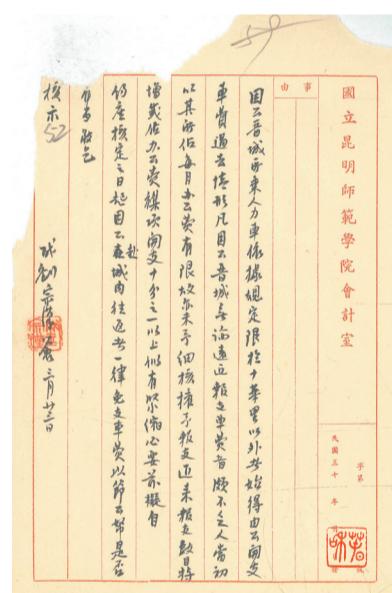
1939年昆明市自用人力车行车执照



1948年1月7日颁发给云南省教育厅的自用人力车执照



昆明市营业人力车车费站规则及地图



1941年国立昆明师范学院会计室提交关于乘人力车外出办事报账事项的请示

人力车作为一种交通工具，曾在昆明城市交通发展中留下了独有的印记。新中国成立后，具有浓郁非人道、压迫剥削色彩的人力车退出历史舞台，以“卖苦力”为生的人力车夫在党和国家的帮助下纷纷学习新技能，改行从事新的劳动行业，投入到国家建设中。昆明人力车行的兴起、发展和消失，以及人力车夫改行获新生的历史原貌，侧面展现了20世纪中后期昆明经济社会蓬勃、交通工具更新便利的发展轨迹。

### 人力车行逐渐兴起

人力车是18世纪制造的，因从日本输入，故叫东洋车。清末，轿子是昆明唯一的公共交通工具，共有30多间轿铺经营。据当时乘坐轿子的人回忆：“轿夫多吸鸦片，气力极弱，行不数步，前后必换挡一次，颠簸震动，痛彻腰背。”到清朝宣统年间，更为方便、时髦的人力车代替轿子作为主要公共交通工具，受到追捧。

清宣统元年（1909年），昆明士绅陈荣昌等人奏请重修广聚街（今金碧路），重修从三市街至聚奎楼一段马路，周成珠、曾绍文等人向云南劝业道提出成立“东洋人力车公司”，经云贵总督府同意，云南省府成立了昆明第一家人力车行。

当时人力车不能入城，只能在城外少部分地方运营，极为不便。1914年，经警察厅出示谕准其入城后，才有力促进了人力车行业的发展。由于当时昆明城内的街道狭窄，路况较差，马路砌石缝隙宽，主车轮经常被卡住，车与路的不配套阻碍了这一新兴产业的发展，《滇声报》报道：“然城内道路不平，滞碍甚多，亟宜设改良轮机心，使其旋转上下无歪簸震撼之虑，即车夫亦必募筋力强壮之辈，昨夜见一人入城，轮落街心石缝中，多时推使不移。及至行动甚慢，难及步履，车夫着急，见者桀然。”因此，人

力车最初在城内的行车路线局限于大南门到聚奎楼一带，其后数年，经过修整街道、扩宽路面，推动了昆明人力车行业的逐渐发展。

### 人力车行蓬勃发展

1937年7月7日，抗日战争全面爆发，大量内地工厂、机关、学校迁往昆明，昆明城市人口急剧增长，人力车行业也得到蓬勃发展。据1946年《昆明市商业登记簿》统计，1939年至1945年，昆明市新登记注册成立的人力车行达20余家，包括：1939年登记成立的超群、民益、碧鸡、广利帮、康渝明、广利泉、广利华7家人力车行；1942年成立的康渝、五福、永安宣记、康益4家人力车行；1945年成立的大同合记、美记、礼昌号3家人力车行等。

当时的人力车行均开设于闹市区，基本为士绅个人独资，注册资本不高，一般为当时国币3000至10000余元。1939年后，昆明的人力车行已增加到91家，五华区内就有31家，855辆车，车工706人，人力车成为昆明市主要交通工具。

当时昆明市的政府部门、公立学校等也申请用人力车，便于市内办公所用，其功能用途类似于现在的“公务用车”，没有申请到用人力车的单位，公立学校等也允许公务人员在市内外开公务活动时，自行乘坐营业人力车并给予报账。到后期，随着国民政府对公立学校拨付资金的日渐减少，一些公立学校对乘坐人力车外出办公报账事宜作出了具体规定。如国立昆明师范学院规定：在市内乘坐人力车外出公务十华里以外的，才能由公家开支车费。

### 人力车收费高昂 但车夫穷困潦倒

当时的昆明市政府对人力车收费标准作出具体规定，明确收费标准，实行按

站收费。在不同时期出台了不同的《人力车车费站点规则》，由全面抗战初期的9条，扩充发展为13条，人力车收费站点设置不断更新，也更为详细。这是昆明城市扩充、道路交通发展、城市人口增加的历史缩影。

全面抗战初期，昆明市出台的《人力车车费站点规则》共9条：

一、乘客乘坐人力车应按照站数付费；二、车夫应按照站数收费；三、每站

规定车费二角五起，一站以上递加，不满一站仍照一站计算；四、自小西门至大观楼车费一元五角，往返三元；五、自北门街至北教场车费一元三角，往返二元六角；六、自大东门至昙华寺车费二元，往返三元五角；七、自聚奎路（状元楼）至定光寺（东站外三公里）车费一元五角，往返二元八角；八、如乘客使车夫停车等候，每15分钟付车费三角；九、车费概以旧币计算。

后来，昆明市又将《人力车车费站点规则》增加至13条：

一、乘客乘坐人力车应按照站数付费；二、车夫拉车应按照站数收费，不得格（额）外争（增）收；三、市内每站规定

新币一角，一站以上递加，不满一站者照一站给费；四、市外自小西门外至大观楼，单程规定新币陆角，双程规定新币一元二角；五、市外自北门至北校场，单程规定新币三角，双程规定新币一角；六、市外自大东门至昙华寺，单程规定新币一元，双程规定新币二元；七、市外自聚奎路至北校场，单程规定新币一元，双程规定新币二元；八、市外自聚奎路至北校场，单程规定新币一元五角，双程规定新币三元；十、市外自大小西门至海源寺，单程规定新币一元五角，双程规定新币二元；十一、市外自小东门至黑龙潭，单程规定新币三元，双程规定新币陆元；十二、市外自大小西门至西山，单

程规定新币四元，双程规定新币八元；十三、市外自大东门至金殿，单程规定二元，双程规定新币四元。

人力车收费颇高，除正常的乘车费外，还规定乘客在乘坐过程中，如果遇中途办理事延误时间，要额外付费。能乘坐人力车的实为少数，已然成为“高消费”。1939年的《昆明市市内乘坐人力车耽延时间付费规定表》详细规定：

一、乘客耽延在十分钟以上，二十分钟以内者给车费新币一角；二、乘客耽延在二十分钟以上，三十分钟以内者给车费新币二角；三、乘客耽延在三十分钟以上，四十分钟以内者给车费新币三角；四、乘客耽延在四十分钟以上，五十分钟以内者给车费新币四角；五、乘客耽延在五十分钟以上，至一小时者给车费新币五角；六、乘客耽延在一小时以上者，每逾十分钟递推比算给费。

据史料记载，昆明的人力车夫身穿背后印有白色号码的蓝布号褂，脚穿草鞋，雨天戴竹篾斗笠披蓑衣，整天拉车奔跑，非常辛苦。以上这些规定，导致人力车收费高昂，但营业收入大部分被车行收取，经过车行老板、士绅等层层盘剥，车夫的所得收入少之又少，生活难以继，穷困潦倒。

### 人力车夫获新生 积极投入国家建设

新中国成立后，随着社会主义经济制度的确立，开展公私合营，曾经以士绅个人独资成立、存在剥削问题的人力车被新生的人民政府取缔，人力车夫大都转行从事新的劳动。此外，昆明市道路不断改造，公共交通得到进一步发展。1952年后，人力车逐步被脚踏三轮车代替，于20世纪50年代逐步退出历史舞台。

为了加快新中国建设步伐，在国家的统一指导下，昆明市人民政府成立了中国搬运工会昆明市筹备委员会，开展

城乡物资、建设物资等交流、搬运工作。搬运工会向昆明市人民政府报告，请求将各级人民政府从旧政权接手过来，处于闲置状态的“公用人力车”，统一拨付交由其统一改装为搬运推车，以便物资交流和搬运，昆明市人民政府向云南省人民政府报告了此事，并得到了批准。

随后，昆明市搬运工会对旧社会遗留下来的人力车夫开展培训，对现代都市中最落后、最不人道的交通工具——人力车予以取缔，将人力车统一改装为双轮手推车，以提高城乡物资交流和搬运效率。人力车夫转行从事物资运输和道路修建等新中国建设工作。昔日的人力车夫推着改装后的双轮手推车，忙碌的身影出现在昆明的城乡之间和各大建设工地上，一派勃勃生机。

档案馆的一组档案真实记录了上述历史：

1952年6月28日，昆明市人民政府向云南省人民政府提交“有关建议将各机关搁置不用的人力车统一改制为手推车以加强搬运效率”的报告：“一、为将人力车工人逐渐改为手推车工人，以便提高搬运效率，及逐步取缔现代都市中最落后、最不人道的交通工具，建议昆明市各级人民政府将所存有的公用人力车，拨交中国搬运工会昆明市筹备委员会，作为改制配备二人一辆的双轮手推车之用……二、各机关公用人力车如废弃不用，搁置已久，很可能全数变为废物，使国家财产遭受无谓损失。如准拨用，对提高搬运效率，交流城乡物资，可能得到一定的效果，并且可以解决装卸人力车人多货少的问题。”

1952年6月5日，云南省人民政府即回复：“1、昆明市级各机关搁置不用之人力车可统一由市级机关清理后移交搬运工会；2、省级机关已在清理，如有闲置不用之人力车，交市搬运工会。”

（作者单位：云南省档案馆  
供图：云南省档案馆）

云南省纪检监察学会  
云南日报  
联办  
云南廉政研究中心