

南侨机工回国航空史

秦钦崎 汤家麟 著



•06

云南人民出版社

南侨机工回国抗日史

秦钦峙 汤家麟 著

云南人民出版社

1989·昆明

责任编辑：王小燕
封面设计：武 斌

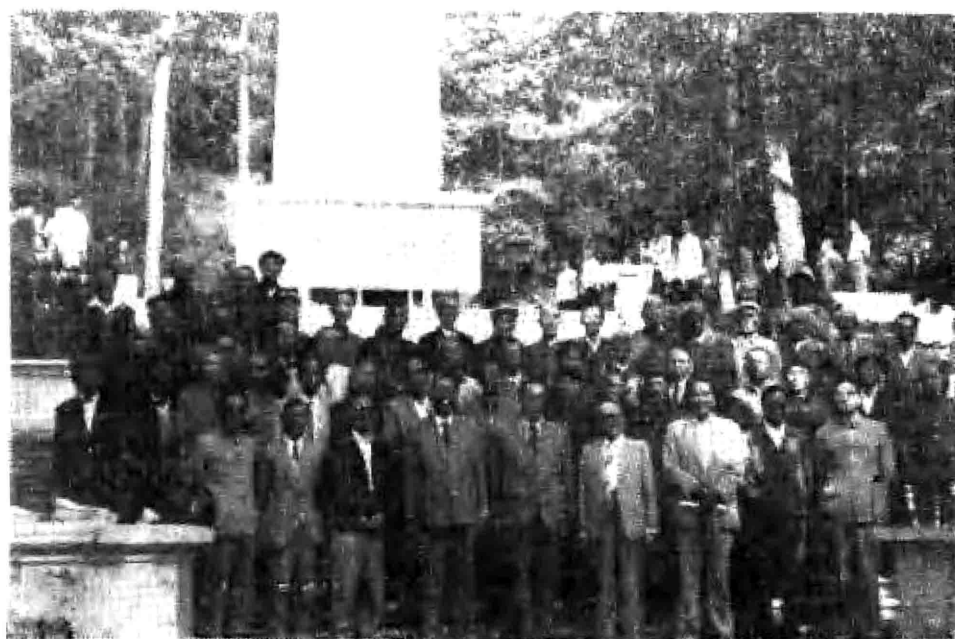
南 侨 机 工 回 国 抗 日 史

秦钦峙 汤家麟著

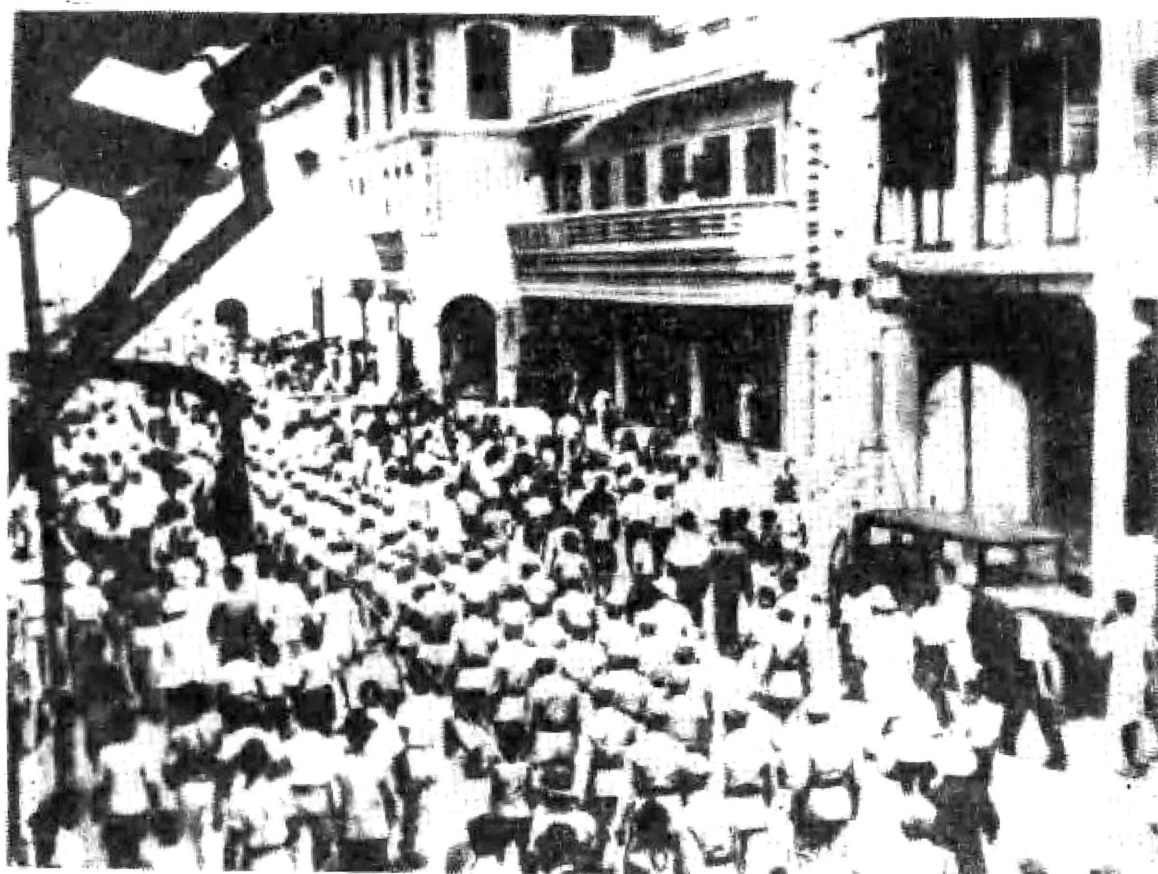
云南人民出版社出版 (昆明市书林街100号)
昆明市联盟印刷厂印装

开本：787×1092 1/32 印张： 9 字数：200000
1989年12月第1版 1989年12月第1次印刷
印数：1—1000

ISBN 7—222—00581—1/K·108 定价：4.5元



在“南洋华侨机工抗日纪念碑”揭幕仪式上，部份健在的南侨机工与全国侨联及云南省有关领导人合影。



新加坡华侨热烈欢送南洋机工回国服务团。

目 录

陈嘉庚与华侨机工（代序言）·····	庄明理（1）
华侨史上光辉的篇章·····	秦钦峙（11）
——论南洋华侨机工回国参加抗日救国斗争的 丰功伟绩及其历史地位	

第一章 南洋华侨机工回国参加抗战的 历史背景 (32)

第一节	抗日战争的爆发与中华民族的危机·····	(32)
第二节	抗日民族统一战线的形成为南侨机工回国 参加抗战提供了可能·····	(33)
第三节	南洋华侨的民族意识和爱国主义思想基础	(35)
第四节	南洋华侨机工回国参加抗日战争的先期思 想准备·····	(40)
第五节	南洋华侨抗日救国思潮的形成与抗日救国 运动的高涨·····	(44)
第六节	南洋华侨机工准备回国参加抗日战争·····	(55)

第二章 南洋华侨机工回国参加抗日救国 战争 (58)

第一节	抗日战争呼唤南侨机工回国参战·····	(58)
第二节	南洋华侨机工回归祖国·····	(59)

第三节	关于南侨机工的实际工作与确切人数……	(70)
-----	--------------------	------

第三章 南洋华侨机工集结昆明 (73)

第一节	昆明人民热烈欢迎南侨机工归来……	(73)
-----	------------------	------

第二节	训练 编队……	(76)
-----	---------	------

第四章 碧血溅洒中华地 千秋名垂滇 缅路 (82)

第一节	滇道难……	(82)
-----	-------	------

第二节	千秋名垂滇缅路……	(91)
-----	-----------	------

第三节	陈嘉庚先生回国慰问机工……	(107)
-----	---------------	-------

第四节	华侨机工与国内同胞的鱼水深情……	(113)
-----	------------------	-------

第五章 1942年初至1945年的南侨机工 (119)

第一节	滇缅公路中断时的南侨机工……	(119)
-----	----------------	-------

第二节	南侨机工辗转各地继续支援抗战……	(126)
-----	------------------	-------

第三节	南侨机工被遣散后的悲惨处境……	(132)
-----	-----------------	-------

第六章 南洋华侨机工对祖国抗战的贡献 (139)

第七章 最后的结局 (145)

第一节	重返南洋……	(145)
-----	--------	-------

第二节	留居国内……	(153)
-----	--------	-------

附 录

南洋华侨机工回国参加抗日战争的回忆和述评

南洋华侨机工回国服务始末·····	冯君锐(159)
南侨机工回国服务团光辉业绩·····	廖文仲(181)
一个“南侨机工”的回忆·····	罗 杰(185)
回忆战斗抢运在睦南关的日日夜夜·····	张子霖(189)
永不磨灭的赤子心·····	叶修青(193)
抗倭寇侨工洒热血 报中华赤子表丹心··	张智源(200)
一个华侨机工的经历·····	林少川(209)
回顾抗战·····	林福来(217)
华侨司机回国·····	陈嘉庚(224)
南洋华侨筹赈祖国难民总会第六号通告 ·····南洋华侨筹赈总会	(225)
一群投入祖国怀抱的孩子·····	元 甄(226)
华侨机工回国慰问八路军负伤将士··《新华日报》	(229)
华侨机工的贡献·····	黄警顽(230)
南侨总会派员视察西南运输·····	陈嘉庚(236)
西南运输会·····	陈嘉庚(237)
华侨机工非罪禁暗房·····	陈嘉庚(238)
“华侨先锋队”货车何处去·····	陈嘉庚(239)
滇缅路上的华侨司机群·····	陆 诒(240)
华侨机工待救·····《新华日报》	(243)
救济回国华侨机工·····《新华日报》	(245)
考察滇缅公路报告书·····	陈共存(247)
南洋华侨机工抗日纪念碑碑文·····云南省人民政府	(252)
后 记·····	(254)

陈嘉庚与华侨机工

(代序言)

庄明理

今年①10月21日是爱国老人陈嘉庚先生诞辰110周年。中国人民政治协商会议全国委员会(简称“全国政协”，下同)决定：为这位爱国老人举行隆重的纪念，邀请全国侨联等有关方面参加筹备工作。全国政协文史资料研究委员会决定出版一本《陈嘉庚》画册及编印一本《回忆陈嘉庚》，邮电部将印发“陈嘉庚诞辰一百一十周年纪念邮票”，文化部电影局准备拍摄新闻纪录片和故事片。从上述情况看，纪念嘉庚先生是相当隆重的。这对归侨、侨眷和国外华侨会有很大影响和鼓舞。

政协文史资料研究委员会为出版《回忆陈嘉庚》征稿中提出《陈嘉庚与华侨机工》的命题，要我写，我实在惭愧。一、不善于写作，二、懒于执笔。本不敢接受此项任务，但我与陈嘉庚先生和华侨机工都有深厚的感情，他们之间也有不少事情是和我有联系或为我所知道的。但因为时间已经过去四十五年了，我的记忆力比较差，只能写些片断。

(一)

陈嘉庚先生是一位大实业家，是一位爱国爱乡、兴办教育、热心社会公益事业的华侨领袖，这是大家都知道的。但陈

①指1984年。

嘉庚与华侨机工的关系，可能有些同志不太熟悉或不熟悉。这里要讲的华侨机工，是指抗日战争时期，从南洋等地回国支援抗战的3000多华侨汽车司机和修车师傅的通称。在祖国抗战时，我们沿海口岸和码头都被日本军国主义侵略者占领和封锁了，只剩下广九铁路和滇越铁路（昆明到安南）。这两条铁路都是窄轨，而且都是在英、法殖民统治者控制之下，不能按照我们的需要安排运输。1938年秋，广州沦陷，广九线也中断了，只剩下唯一的滇越线，法国殖民当局乘机刁难。积存在海防的几万吨军用物资也被敌人放火焚烧了。因此，原设在香港的西南运输公司迁往新加坡，并将存积在香港的物资移往仰光。设在新加坡的西南运输公司的负责人去拜访南侨总会主席陈嘉庚先生，介绍上述情况后，向嘉庚先生提出抗战物资要从滇缅公路转运回国。嘉庚先生说，当然没有问题。该公司即向昆明西南运输处总处宋子良主任汇报，宋即致电陈嘉庚先生，并送来聘请华侨机工的要求和条件。南侨总会根据西南运输处的要求，在报上登广告，并另发公函给各地筹赈会，其条件是：

（1）能驾驶大型货运汽车司机及修理汽车工人；（2）年龄在二十岁以上、四十岁以下，持有当地（侨居地）汽车驾驶执照。注意事项有：（1）略识汉文、会讲点普通话，无不良嗜好（尤其不嗜酒）者；（2）国内服务地点为云南滇缅公路腊戍——昆明或广西龙州，旅费由各地筹赈会发给；（3）凡应征者，须有该地筹赈会或商店介绍，知其平素确有爱国志愿者为合格；（4）各地筹赈会负责征募，考验合格者报南侨总会。因事关祖国抗战大业，南侨总会切望各地筹赈会、各方爱国侨领、侨胞切实认真办理。

（二）

槟城接到南侨总会的通知后，即积极行动。当晚召集各方

面的汽车司机前来商谈，并转达嘉庚先生对此事的关切。大家都表示支持。但是在马来亚却存在一个问题：司机、码头搬运工人和海上的舢舨，都是各占各的地盘，而且是以姓氏组合，檳城码头就有林、李、周、陈、王五姓组织，抗战前常因争客而发生打架甚至械斗。抗战时期为了团结抗日，筹赈会与抗援经常研究如何改变这种封建集团割据的状况。筹赈会遂倡议先成立“汽车司机公会”（简称司机公会），检验、选送由司机公会负责。我们还请了钟灵中学管振民老先生的儿子、体育教员管亮工给华侨机工做入伍的军事训练；请中华中学、同善学校和丽泽学校三位教员来为机工补习文化；发动裁缝店、服务店为每位归国机工赠送一套中山装，一套短便装；动员橡胶厂赠送每人一双球鞋；金店和百货店赠送每人一条英国的羊毛毯；并发动酒楼饭店在机工出发前假春满园游艺场和紫罗兰酒家为机工招待一顿送行顺风酒。临启程那天举行欢送大会，整个春满园游艺场人山人海，水泄不通。筹赈会主席刘玉水主持并讲话，王景成（福建人）、梁日璠（广东人）、林连登（潮州人）、蓝渭桥（客家人）、顾治华（三江人）也相继讲了话。黄延凯领事和汽车司机公会主席庄明理授予华侨机工队旗后，即整队出发，由丽泽学校乐队前导。每条街都张贴着横幅标语，队伍所过，万人空巷。码头送行的主要是工人、学生及机工的亲人、朋友。由于人多，码头木桥被挤倒，幸水潮已退，人皆平安。这种场面不只檳城一处，其他地区送行盛况大同小异。

华侨机工分两个地方出发，一是由新加坡乘船往安南（现越南）。从那里启程的主要是新加坡、南马各坡以及沙撈越、荷印泗水、巨港等地区的华侨机工。一是从檳城出发，主要是檳城吉隆坡以北、霹靂、太平吉打、彭亨和丁加奴、暹南（泰国南部）、苏门答腊（棉兰等地）的机工，共3200余人。

当时华侨机工的心情，完全是出于为国效劳。如新加坡有位从事修理汽车工作20多年的师傅，每月薪金200 余元，一听到南侨总会主席的号召，就自动报名，并招了七、八位师傅同行，各自带着修理汽车的工具回国。象这样的机工，有20多年的工龄，薪金200余元，生活一定不错，但他们是如此热心，完全是出于爱国热情。槟城槟榔磨多汽车修理厂的一位师傅，还带两位徒弟一道回国。有的青年不会开车，但有一颗赤诚的心，要去延安抗大学习。象这样的热血青年，我们不帮助他们去，于心不安。有一位当年到延安的青年，现在成为上海市侨联的副主席。如果象西南运输处的官员那样，以为出钱招雇才会有人回来，恐怕一个机工也招不到。

(三)

南侨机工到达昆明后，西南运输处将他们集中起来，进行了近半年的军训。军训后，大部分人留在滇缅公路搞运输，个别人从军搞运输。

滇缅公路全程1200余公里（从畹町至昆明900余公里，腊戍至九谷（缅界）200余公里）。从缅甸的腊戍起要翻越两座大山：高黎贡山和大王山；穿过3条大河：怒江、澜沧江、漾濞江；途经10个城镇：畹町、龙陵（过怒江上的惠通桥）、保山、盐田坝、旧寨、瓦窑（过澜沧江上的功果桥）、永平、下关（过漾濞江桥）、楚雄至昆明。路上要行驶七、八天。途经深山老林，常有野兽出没，毒蚊袭人。当时这条新公路还是土路，每遇风雨，道路泥泞，坑洼不平。满载军火物资的卡车行进在这样的高山峻岭、深山峡谷中，本已十分艰险，稍一不慎就会车毁人亡。不仅如此，敌机还常在头顶盘旋追袭，敌机来炸时，机工就跑到山林中暂避，待敌机走后，再继续开车。每遇大风雨，只好躲在驾驶室内坐等天晴。车在路上抛了锚，要

等来了别的车才能抢修。有的机工们竟在车上挨冻受饿一两天，生了毛病也无人过问。到达沿途城镇，也只能将车停在露天里，机工自己花钱借宿。而客栈是和鸦片烟馆、妓院合在一起的。陈嘉庚初闻不敢信，即派南侨总会交际委员刘牡丹先生专程去滇缅公路调查考察。刘代表先到槟城，告诉我这些情况，我最初也信疑兼半。即写信询问从槟城去的青年（他原要去延安抗大学习，西南运输处不让去，留他在昆明），后接信说确有其事，我心里很难过。

嘉庚先生闻悉回国司机的苦况，寝食不安，除举派刘牡丹回国实地考察外，他并计划将滇缅公路分作六段，每段150余公里，设立7个停车站，每站建几个停车场，可容纳货车300辆，总面积达五、六万平方尺。同时对所需经费进行了仔细核算：停车场每平方尺建筑费国币一元半，共约需8万元。工人宿舍及食堂，阅报室、医院2万平方尺，每平方尺以2元半计算，共计5万元，两项共计需13万元。7个车站共91万元，外加零杂费9万元，共100万元，合叻币20余万元，全部由南侨总会提供。

刘牡丹在滇缅公路沿途视察月余后，回南洋向嘉庚先生报告：南侨机工反映的情况属实。嘉庚先生当即建议采取以下措施：

1. 每个机工赠送蚊帐、毛毯各一件，工作服、卫生衣各一套，羊毛袜两双，运动鞋一双，奎宁一瓶。总共购置了3200套。每人9件物品，于1939年底备齐送回昆明。

2. 建议西南运输处在沿途各城镇设立机工宿舍、医疗站和停车场。嘉庚先生将此建议分别电告重庆国民党中央政府和昆明西南运输处。后者复电云：此建议的实施要待中央指示。而重庆方面根本不予答复，为此嘉庚先生又第二次派人前往昆明，与西南运输处面商上述建议如何实施。

(四)

因我在槟城负责筹赈会主要工作，对华侨机工回国服务负有主要责任，以及某种原因，于1940年2月被英国殖民当局驱逐出境。行前我打电话给嘉庚先生报告此事，他问我打算怎么走，是从香港还是从仰光回国？我说从仰光走，拟顺便沿滇缅公路察看华侨机工及该路情况，他很高兴。还嘱我了解一下前次派刘牡丹同西南运输处交涉的各项事宜办理的情况，以及机工的工作和生活条件有无改善等。我接受了他交派的任务，于次日飞往仰光。这便是嘉庚先生第二次派人视察滇缅公路的情况。

我从腊戍乘汽车沿滇缅公路行进，同行的有庄怡生、王金兴。我们沿途所见所闻与前所述相同。我在同机工交谈中，问他们收到南侨总会寄回的慰劳物品没有？他们回答说：蚊帐、毛毯、卫生衣裤均未收到，有的人得到鞋袜、奎宁等三、四件小东西，有的竟一件未得。为此，我到昆明即向西南运输处提出查问。他们回答说：物资从不同路线运来，有的尚未运到。我便信以为真。但是，当我在赴重庆途经贵阳时，晚上在西南运输处贵阳站借宿，见正副站长住室的三张床上，都挂着南侨总会从香港买给机工的新蚊帐，每张床上还放着两条南侨总会委托我从槟城购买发给机工的美人牌毛毯。这些陈先生亲自经办的慰劳机工的物品，大部分被国民党的官吏们贪污占用了。

尽管待遇低劣，困难重重，华侨机工仍托我转告嘉庚先生：请他老人家放心，我们一定遵照出发前他的指示去办，不辜负1000万南洋侨胞的委托，参加抗战，报效祖国。无论遇到多大的艰难险阻，也要坚持到底。

我还亲眼看到，由于雨水冲刷和缺乏管理等原因，公路路面破坏严重，汽车损坏很多，有的机工因翻车牺牲了，由于水

土不服和生活管理不善，机工生病的也很多。西南运输处每月仅发给每人三、四十元生活费，在当时国统区物价飞涨、货币贬值的情况下，不少机工入不敷出，只好写信回南洋，要家里寄钱接济。

尽管如此，机工们出于对祖国的热爱，仍充满着乐观精神，他们回国后，亲眼看见祖国的大好河山，更觉得祖国的可爱。机工们对我说，他们整天奔驰在“风花雪月”之中（下关的大风，祥云的茶花，苍山的积雪，洱海的明月）。他们还绘声绘色地向我讲述了下关孔明四擒孟获处和毒泉等地名胜古迹的奇异。机工们对祖国美好山河的赞誉溢于言表。

（五）

1940年3月下旬，陈嘉庚先生以南侨总会主席身份亲自率领南洋华侨考察团回国慰劳。考察团抵达重庆后，我将机工和滇缅公路的情况一一向他汇报。陈先生听了很生气，即向国民党军委会反映，但仍未得满意答复。

陈先生率领慰劳团部分成员赴西北、江南各省慰问、考察结束后，决定亲自沿滇缅公路视察，并分别电告国民党政府交通部公路局和西南运输处，要求他们各派一名工程师随同前往。

大约在1940年10月，我随同67岁高龄的嘉庚先生从福建永安出发，沿途有时乘大卡车，偶尔乘小轿车，仅桂林至柳州一段乘火车，经过半个月的长途跋涉，于1940年11月抵达昆明。

西南运输处为我们派了两辆小轿车，一辆供嘉庚先生及秘书李铁民乘坐，一辆是我和两位工程师乘坐。嘉庚先生沿途下车亲自察看，对哪段公路拐弯太急需加修整，哪段路面不平需平整，哪段路面狭窄需扩宽，哪处行车有危险需插路标等，他都提出具体意见与同行的两位工程师商定，并要我们一一记

录清楚。他还提出全路应设七、八个中途休息站，各处要建机工宿舍和食堂、停车场和修理站。陈先生的建议都得到了两位工程师的赞同。全路考察结束后，便将这个修路方案上报西南运输处。嘉庚先生并决定修路和建站所需经费全部由南侨总会筹赈汇寄。

嘉庚先生在视察公路期间，到一城镇时，听说有一机工被运输处关在黑房里，陈先生随即叫侯西反去看看，侯回来报告确有其事。嘉庚先生很气愤，亲自去问该机工被监禁的原因，并入室内探望他。见这位机工只穿了一件单衣，没有棉被，睡在地上。陈先生不禁泪下，立即拿出五十元给他买衣服。原来这机工完全是无辜被关，嘉庚先生说，我号召人家回国服务，想不到有此令人痛心的事。他这种对机工负责到底和关心祖国抗战前途的精神，使华侨机工深受教育和感动。陈先生勉励机工努力为祖国服务，善始善终，坚持到抗战胜利。

滇缅公路视察完毕后，我陪陈先生从腊戍到仰光。在仰光他让我担任南侨总会常驻滇缅公路的代表，交涉实施修路诸事宜，并要我办几件事情：1.滇缅公路狭窄陡险的地方要修；2.购置500辆货车；3.修路所需之柏油国内很缺，由南侨总会供给（当时连陪都重庆市内都无柏油马路，皆土路或石头铺的路），民工由西南运输处负责组织；4.由南侨总会出钱，让我在仰光购买一批保养洗刷车子用的工具，如水管子、打水机、铲、刷等运送回国。

陈先生交办的事我没有完成。因为送陈先生回到新加坡的当天下午，缅甸英殖民当局找我去谈话，我当日便被逮捕并驱逐出境，我只好匆匆交代当地华侨筹赈会负责人代办。后来，我听说他们买了100辆车和一些保养车辆的工具交西南运输处。还买了柏油100桶，滇缅路上的柏油路面从晚叮铺至惠通桥。

(六)

1942年2月，新加坡沦陷，陈先生避匿印尼爪哇等地，由我继续与机工取得联系。

1944年冬天，我第4次去昆明看望华侨机工时，西南运输处已迁往重庆。未加入远征军的机工分别到了贵阳、重庆、广西，也有留在昆明的。我眼看他们的生活很困难，但又无法帮助，只好鼓励他们再坚持一段时间，等待抗战胜利。

1945年日寇投降后，我第5次往昆明，西南运输处的隶属关系已由国民党军委改为交通部公路总局。我此次是去同机工商议复员事。机工纷纷希望尽快回马来亚。我便去重庆同交通部交涉，当局却以种种借口推托不办。

1946年3月初，我启程赴新加坡，向从印尼避难归来的陈先生汇报了机工盼望早日回南洋事。陈先生以南侨总会名义召集各筹赈会在吉隆坡开会，研究机工复员事宜。国民党当局知道此消息后，抢在开会前一天在报纸上发了一个通告云：遣送南侨机工复员一切费用由政府负责。

吉隆坡会议选出陈先生、庄明理、陈可用、何炽祥、蔡伯祥等五名代表，负责与国民党政府驻新加坡总领事伍伯胜交涉。我们提出：要求政府在两个月内将要求回南洋的机工遣送完毕。当时登记要求回南洋的机工及家属共1600多人。

两个月过后，遣送复员机工一事仍无消息。陈先生又发一公函，请伍伯胜总领事转交南京国民政府。函云：务将机工尽快遣送回洋，否则我们自己去接。这时国民党才决定从仰光 and 香港两条路线送回机工，实际上后来只以仰光一条路线为主。机工到达新加坡后，凭身份证可前往驻新总领事馆领取美金300元及新加坡币150元。

在云南安家的机工，解放后陈先生曾两次前往探视。1955年

11月陈先生由我和张楚琨等陪同，前往昆明、贵阳等地看望机工。此时，我们了解到留在西南的机工约有二、三百人，解放后他们都已就业，参加新中国的建设。他们有的进了工厂，有的仍当司机。看到他们都安居乐业，陈先生甚感欣慰。

（作者为陈嘉庚生前好友，全国政协常委，全国侨联副主席，曾任南侨总会常驻滇缅公路代表。）

注：本文录自《回忆陈嘉庚》，文史资料出版社出版，1984年10月版，第111至120页。

华侨史上光辉的篇章

——论南洋华侨机工回国参加抗日救国 斗争的丰功伟绩及其历史地位

秦钦峙

导 言

1937年,日本帝国主义发动“七·七”芦沟桥事变,开始了对中国的全面入侵,妄图以一时的军事优势在三个月内吞并中国。中华民族面临生死存亡的严重危机。在此紧急关头,中国各族人民奋起抗击,一场气壮山河的民族解放战争,在中华大地以野火燎原之势熊熊燃起。

1938年10月,武汉和广州相继沦陷,我东南沿海各咽喉交通口岸均被日军占领和封锁,广九铁路和滇越铁路也先后被切断,而滞留在境外的数万吨军事物资又急待运回。这时,滇缅公路成了我国大西南对外交通的唯一国际通道,原先由香港转移到仰光的一部分作战物资以及世界各国援华和海外华侨支援祖国抗日的大批军需物资,全部都依靠这条公路运入。因此,国家不但需要大批军运汽车,而且急需大批熟练而勇敢的汽车司机和汽车修理技工。这时,驻在昆明的国民党政府军事委员会西南进出口物资运输总经理处(简称“西南运输处”),商请住在新加坡的陈嘉庚先生在南洋(东南亚)代为招募华侨汽车司机和汽车修理技工(统称“南洋华侨机工”,简称“南侨机

工”）。陈嘉庚先生当时是南洋八百万华侨的统一的、最高的抗日救国组织“南洋华侨筹赈祖国难民总会”（简称“南侨总会”）的主席。他和南侨总会全体成员，急祖国之所急，于1939年2月7日迅速发出了《征募汽车修理、驶机人员回国服务》的通告。陈先生还亲自到各地演说动员。广大华侨青年热烈响应，纷纷报名。

招募机工要验看司机执照，许多青年便去考取执照，然后报名。招募机工的年纪限定为20至40岁，却有许多年过50或小于20的人“隐瞒年龄”前去报名；招募机工只限男的，但却有女扮男装者，后来成为当代“花木兰”的机工李淑美，便是其一；至于兄弟同时报名争先回国抗日、动员同伴、同乡数十人一同报名的事，更是不胜枚举。南侨机工们的抗日决心和报国热情得到亲人们的支持和理解。他们背负着八百万南洋华侨的重托，怀着“国家兴亡，匹夫有责”的高度民族责任感，告别父母兄弟姐妹，辞别妻子或女友，离开比较满意的工作生活环境，回归祖国，参加神圣的抗日救国斗争。

从1939年2月至8月，南侨总会和所属支、分会，从众多的自愿报名者当中选拔了3200名合格的南侨机工，先后分9批途经安南（越南）、仰光、香港3条路线回国。其中，未来得及到新加坡总会集中，即由各埠筹赈会直接送回国的有600余人。

他们在昆明经过短暂的军事训练后，根据需要有计划地编队，大多数人被编在第11、12、13、14四个运输大队。华侨捐献300辆汽车，又组建了“华侨先锋运输队”第1和第2队。其余机工混编到1、3、5、9、15大队；修理工除部分随队从事修理外，其余的则分配到芒市、保山、下关、昆明、贵阳、重庆等地的修理厂工作。

在千里滇缅公路上，南侨机工们日夜奔跑，从缅甸境内把

满载军用物资的新车或旧车驾驶到云南遮放，再象接力赛跑一样，一段一段地运至昆明，再转运到贵阳、重庆和前线。

从1939年3月到1942年5月，南洋华侨机工主要从事于滇缅公路上的军运工作。当时，千里滇缅公路虽然是中国大西南唯一一条具有重大战略价值的国际交通大动脉，但却是一条仅用9个月时间突击抢建而成的，还很不合格的公路。道路狭窄泥泞，弯急坡陡，坑洼不平，沿途高山峻岭，悬崖深谷，危石纵立，地势十分险恶。加之敌机狂轰滥炸，机枪扫射，盗匪猖獗，瘴疠袭人，危险万分。南侨机工们为确保前线作战物资的有效供给，不顾个人安危，出生入死，排除万难，日夜奋战，只是抢运军火一项即达45万吨之多。他们还在四川、贵州、广西、湖南等省公路上运送军用物资，抢修了上千辆的军、民用车辆。1942年5月，滇缅公路被日军切断后，他们当中的一部分人在印缅战场上加入了支援盟军为反攻日军的战斗作运输工作；留在国内的一部分人还参加了滇西国土收复战的军运支前战斗；还有少数人辗转去到陕北抗日根据地，或在延安或深入敌后加入八路军进行抗日战争。他们为抗日民族解放战争的胜利，为世界人民反法西斯战争的胜利，作出了无私、卓越的贡献，建树了光辉的业绩，但也付出了巨大的牺牲。有1000余人为国捐献了年青的生命。南侨机工赤子丹心，报效祖国，用自己的汗水和智慧，用自己的热血和生命，谱写了一曲曲可歌可泣的爱国主义战歌。

1942年夏天，日军占领缅甸，导致滇缅公路中断后，军运任务锐减，运输大队瓦解，机工被遣散。这时，除上述一部分机工还有工作，仍在为战争的最后胜利尽心尽力外，有更多的机工陷入了失业、饥寒、贫困交加的境地，国民党政府却无一部门过问。机工们只有自谋出路，相互帮助，仍不忘矢志报国的夙愿，多方寻觅新路，把自己的驾驶技术和修理技术奉献给

祖国。尽管如此，还有很多机工仍然报国无门，处于困境之中。此时，爱国华侨领袖、活动家侯西反在昆明组织成立了华侨互助社，致力于机工的自救工作。

抗战胜利后，华侨互助社致力于机工复员工作。有1203人登记复员，但复员事宜却迟迟得不到实现。华侨互助社创办了《南风》半月刊，向国民党政府各有关部门上书呈文，又派出请愿团赴重庆请愿，同时举办机工招待所，呼吁各方救济。还派出白清泉、邱新民、袁阿喜、龙历文四位代表赴南洋联系入境事宜，并与南侨总会取得联系。南侨总会决定由庄明理先生负责与国民党政府及机工联系。关于机工复员问题，庄明理代表广大南洋华侨向国民党政府提出了八点要求。在陈嘉庚先生奋力的催促下，南京政府才决定从仰光 and 香港两条路线送机工返回南洋。

3200余名南侨机工，在抗日战争中有1000多人为国捐躯，1000人复员返回南洋，1000人留居国内。至今健在者仅有100余人，其中在云南者有77人。

留居国内的机工，由于不愿意参与国民党政府发动的内战，得不到国民党政府的正当照顾，致使许多人生活无着，流离失所，贫病交加，历尽苦难，饿死、冻死、病死者有之。

1949年新中国诞生后，在党和政府的关怀下，机工的工作和生活优先得到妥善安排。陈嘉庚先生关心南侨机工，曾两度前来云南看望机工，对党和政府给予机工的关怀表示满意。机工们在各自的工作岗位上为祖国的社会主义建设作出了新的贡献，涌现了一批先进工作者。后来在极左路线影响下，机工们曾受到冲击和不公正对待。在十年动乱中，南侨机工受尽折磨，有的被扣上莫须有的罪名，被迫害致死、致残。机工“花木兰”李淑美就是在“文革”中含冤而死的。党的十一届三中全会以后，南侨机工的名誉逐步得到恢复。1986年，中共云南省委制

定了《关于解决南洋华侨机工抗日历史遗留问题的规定》，有关省（市）、部门也参照其规定精神，使有关机工的政策得以落实。南侨机工云南联谊会也于1986年9月在昆明成立，成为机工之家。

今年，是南侨机工回国参加抗日救国斗争五十周年。中共云南省委和省人民政府代表云南三千多万人民为表彰南侨机工抗日救国的丰功伟绩，弘扬他们崇高的爱国主义精神，在昆明西山风景区建立了“南洋华侨机工纪念碑”。云南省党政领导人以及专程由北京赶来的全国政协常委、全国侨联副主席庄明理同志参加了隆重的落成典礼。中共云南省委书记普朝柱同志和庄明理同志先后发表了重要讲话，高度赞扬和评价了机工们的爱国主义精神、卓越贡献和历史功勋。

南侨机工回国参加抗日救国斗争的壮烈行动，实际上是近百年来南洋八百万华侨在民族危亡的特定情势下，受爱国主义思想的支配而一致决定采取的一次直接报国行动。可以说它是南洋八百万华侨派回国内代表他们报效祖国而参加抗日救国的一支队伍。因此，它是华侨史上一次最集中、最有组织、影响最为深远的爱国主义行动。

南侨机工的这一壮举，在当时曾强烈地牵动着南洋华侨千家万户、男女老幼的报国救国之心。后来随着大批南洋华侨向世界各地的流动，其中又有很多人加入居住国国籍而成为华人。但“祖籍难忘”，“祖事难忘”，所以，自第二次世界大战结束以来，南侨机工回国参加抗日救国斗争的英勇行为，又每每凝聚着东南亚、南亚乃至世界其它地区四千万华侨、华人热爱祖籍国、向往中华的亲情。因此，虽说物换星移，岁月悠悠，在抗战胜利已有40多年的今天，广大华侨、华人仍对这一历史事件，特别是对于南侨机工们的卓越贡献、英雄功绩缅怀不已；对机工回国参加抗日救国斗争的爱国主义行动的历史地位及应有评

价，尤为关切。

因此在我国实行深化改革和对外开放的今天，研究南洋华侨机工这段光辉历史，不仅可以用机工们的爱国主义精神，以他们和海外各地广大华侨的时刻关注祖国安危荣辱，象热爱母亲一样热爱祖国的行动，教育和激发海内外的炎黄子孙，高举爱国主义的旗帜，为中华民族的振兴，为祖国的繁荣、富强、统一而共同努力奋斗。而且，可以用这段历史，使我们在现代化建设过程中重新认识华侨，了解华侨，更好地联系华侨，更好地做好华侨工作。所以，研究它不仅具有新的理论上的意义，还具有实践上的现实意义①。

一、南侨机工回国参加抗日救国斗争的行动 是南洋华侨抗日救国运动空前高涨的产物

在抗日战争爆发前，全世界的华侨、华人约计一千万人。其中八百多万人分布在东南亚地区，也就是华侨们当时常称的“南洋”地区。由于南洋华侨人数最多，回国最近，财力和物力较为雄厚，南洋又是日本帝国主义下一个侵占目标，再加上其它种种原因，所以，南洋华侨反对日本帝国主义侵略行为的积极性也最为高涨，对支援祖国抗日战争的贡献也最大。

芦沟桥事变爆发以后，中国人民在“九一八事变”后即已燃起的抗击日本帝国主义之火，犹似再被加油添薪，迅速形成燎原之势。随着一场民族自卫战争的开始，中国人民的抗日救国运动，进入了一个前所未有的、全面高涨的新阶段。与此同时，海外广大侨胞，也紧密配合国内同胞的抗日救国斗争，在居留地掀起了轰轰烈烈的、声势巨大的抗日救国运动，以至成

①以上史料和文字，主要来自刘保全同志执笔写成的《一曲响亮的爱国主义战歌——回顾南洋华侨机工回国抗日服务五十周年》一文。载《云南日报》1989年7月8日，第2版。

为“中国对日抗战的四大支柱之一”的强大力量。

这里要强调指出的是，中国人民的抗日民族解放战争是在中国人民抗敌救亡思想和观念支配下的一种全民族的、政治性的、激烈的行动或行为方式；南洋华侨掀起高涨的抗日救国运动，是当时八百万南洋华侨在抗日救国思想和观念支配下的一种政治性的、激烈的行动或行为方式；南洋华侨机工回国参加抗日战争，是3000多名机工在抗日救国思想和观念支配下的一种政治性的、激烈的行动或行为方式。

日本帝国主义侵略中国，对于国内人民来说，意味着亡国、亡族、亡家、亡人的威胁；对于海外侨胞来讲，则意味着亡根、亡族、亡家、亡人的危险。这种威胁和危险，反映到华侨社会生活中，不仅构成了对华侨思想上、观念上、精神上和社会心理上都难以承受的屈辱和压力，而且，更重要的是一种对华侨——侨居海外的中国人在自身人格上、存在价值上和未来生存意义上的严重挑战。大难临头，国之将灭，根之将失，人之将死，人们的思想和观念，必然要被“抗日救国”这面大旗吸引过来，集中起来，凝聚起来而形成一种具有强大力量的社会思潮。这种社会思潮所产生的力量必然会推动人们去挽救民族危机，去抗击日本帝国主义的侵略，去争取抗战的胜利，去推动中国历史的发展和进步。

华侨是身居海外的中国侨民，他们何以如此坚定、勇敢和顽强地反对日本的侵略呢？甚至会产生机工回国直接参加抗战的这种勇敢、激烈的行为呢？其中有些什么不同的、具体的和深层的原因呢？看来，有以下几点：

第一，特定的生存环境，特有的心态，使之产生了特有的热爱和平、向往民主政治、反对外来侵略和压迫的政治倾向。

在第二次世界大战之前，中国流向国外的这些移民——华侨，有以下几个特点：

在移民——华侨总人口中，第一代移民比重大。据统计，1931年，留居马来亚的华侨人口中，第一代移民占71.9%，新加坡占64.6%；1932年，留居泰国的华侨人口中，第一代移民占45.7%；印度尼西亚从1920年到1930年间，在第一次世界大战后的新移民浪潮中，移入的中国人每年在4万以上。1930年，留居印尼的华侨人口中，第一代移民占37%；1931年，留居菲律宾的华侨中，第一代移民占32.7%；在法属印度支那，1921年至1931年间，华侨人数从29.3万人剧增到40.8万人^①。从总体上估计，整个东南亚在第二次世界大战前的第一代中国移民约占华侨人口总数的50%以上；

第二次世界大战前，中国的第一代移民，甚至还有相当一部分早期移民，其经济基础、政治权益和社会心态的“向心力”还在国内。

当时，除泰国是一个独立的国家外，其他国家都是帝国主义的殖民地或“保护国”。由于殖民的需要和殖民主义带来的客观社会效益，以及移民的社会效果，使这些国家的许多地区得到开发，得到先进的技术引进。从而又使这些地区的物质生产得到发展，产生了资本主义经济因素，商品经济有了发展；存在着商品竞争、市场竞争，也存在着人与人之间的优胜劣汰的冲突和竞争。

这些特点，给当时八百万南洋华侨带来了什么呢？

第一，第一代移民，甚至还有不少早期移民，并不是把侨居地作为永久的归宿。他们丢下父母妻儿旅居异乡，多为“出洋谋生”，在国外积蓄了钱财之后，还要“落叶归根”、“衣锦荣归”，回乡购置产业，在国内建立根基，以养育家人繁衍子孙，华侨和华侨家庭赖以生存的基业和经济基础仍然还在国内。

^①以上各国数字，转引自蔡仁龙、郭梁：《华侨抗日救国选辑》，1987年
闽出管刊（内）字第002号，第2、第3页。

所以,既要同家庭、家族、家乡、祖国保持紧密的联系,就不能不对国内的政治、经济和社会状况给予密切的关注。在往昔,他们为了谋求国内的民主政治和国家的民主富强,不惜倾家荡产,甚至献出宝贵的生命,因有“华侨是革命之母”的至理名言。在上述经济基础上积淀而成的社会心态,构成了华侨特有的文化心理结构,这便是强烈的民族意识和爱国主义观念,它们的表像则是“乡土意识”和“祖国观念”;第二,由于侨居地在事实上已成为华侨的“第二故乡”和赖以生活、生存和实现个人价值的新场地与新空间,中国人飘洋过海,旅居异国,与当地人民共同征服自然,进行开发并创造物质财富和精神财富,在性质上属于离开乡土的“超外向事功”行为。由于这个“超外向事功”行为的空间、场地和条件的优越状况,与其欲求实现的个人价值是互为条件的,所以,华侨对于侨居地的政治、经济和社会状况,也不能不予以密切地关注。这又构成了华侨的另一层心态:热爱第二故乡,坚决同当地人民一起,尽力维护侨居地的独立、自主、发展和进步,反对外来侵略、压迫和奴役;第三,中国移民——华侨,具有反抗命运、勇敢勤劳地实现自我价值的气质。中国流向东南亚的移民,多数是作为阶级压迫的受害者而来的。他们一般都是“宁肯出洋混饭吃,也不饿死在家里”,这是对命运的一种反抗行为。而反抗的目的,在于寻求新的场地、新的空间借以实现“人生意欲”的自我价值。但是,在侨居地这个新场地、新空间里的生存条件,却不同于国内。在这里,既存在着各种移民带来的民族的、语言的、宗教的多样化,又存在着商品竞争和市场竞争;这里不存在必须重视中国儒家哲学的伦理的“历史经验”。这里也不讲“中庸”、“克己”、“寡欲”的“个人理性完善”的“美”;这里要求中国移民必须从“乡土社会”中走出来,去参与竞争,接受挑战,追求事功,并在这个过程中去实现个人意

欲中的自我价值，去索取更多的财富。因此，它一方面要求每一个移民都必须是勤劳、勇敢的人，另一方面又要求要有一个相对和平、民主、自由的而不是日本法西斯统治的社会环境给予保证。这又构成了华侨的再一层社会心理状态：追求和平、安定和生存的良好环境。

以上三种华侨的社会心理状态，融合贯通，构成了华侨必然反对外来侵略、外来压迫和反对日本法西斯统治的特有心理结构。这种心理结构反映到华侨思想观念上便产生一种强烈的政治倾向：热爱和平向往民主政治，反对日本或任何帝国主义的外来侵略和民族压迫。

第二，在第二次世界大战以前的世界政治格局中，华侨为保护自己的政治、经济权益，需要有一个独立的、统一的和强大的祖国。

中国是个弱国，但毕竟是个大国，也是一个独立的国家。二战前，中国同东南亚国家（除泰国外）的关系，是独立国家与非独立国家（殖民地或“保护国”）之间的关系。中国同东南亚国家之间的涉交往来，由于东南亚国家（除泰国外）尚未取得国家独立而只能同统治这些国家的殖民统治当局进行。在这种历史背景下，侨居在这些非独立的殖民地国度里的中国移民，一方面由于这里不存在独立国家，所以无法产生对侨居“国家”的“认同感”，因此，也就不可能进而产生“归宿感”。也就是说，在当时东南亚国家的历史进程中还没有具备足以使中国移民决心把自己“归宿”到这些殖民地国家中来的历史条件，作为一个泱泱大国的中国人，还没有一种“历史的推进器”能把他们推进到非得“归宿”到某一个殖民地国家的国籍中去不可；实际说来，那时连当地作为亡国奴的居民，都尚无国籍可言，外国移民又何谈其“认同”而后又“归属”于当地“国家”的“国籍”呢？另一方面，华侨在侨居地，同侨居

地人民都属于殖民主义的受害者，他们风雨同舟，互救互济，情同手足，彼此是认同的。华侨对“第二故乡”的情也是重的，但华侨在客观上是中国移民，在殖民主义者对他们另眼相待、百般歧视的条件下，他们在侨居地的政治、经济权益，在客观上和主观上都需要祖国予以保护。因此，他们对国家的“认同感”，他们对自身的“归宿感”，还只能落在他们的祖国——中国身上。这完全是历史条件造成的。

华侨由于其历史的、民族的、文化的、血缘的原因，“根”还在中国，加之当时世界经济国际化的进程和社会水平，都还没有产生足以使华侨必须“就地生根”的环境和条件；而作为东南亚国家来说，其自身的社会、经济发展程度，还远不可能使之产生一种强大的“消化能力”把华侨同化、融合于当地社会中去。因此，在这种历史条件下，华侨固有的“异乡游子”的民族感情和“落叶归根”的民族意识是十分浓厚的。加之，二战前大部分华侨经济的、社会的“基业”还在国内，所以华侨的“向心力”，还只能凝聚于国内。

由于华侨的归居感、归宿感和向心力都还在国内，因此，它对祖国的依托感、责任感和参与感，也特别地浓烈、凝重和坚定。国之不存，何有其“根”？国家灭亡，游子依托何人？祖国不独立，不统一，不强大，华侨的政治和经济的合法权益靠谁保护？这就是二战前华侨需要有一个独立的、统一的和强大的祖国的历史原因和社会原因。

第三，中国、南洋是华侨经济赖以存在的基础。

中国、南洋，是华侨经济利益的所在地。

在第二次世界大战以前，中国人出走南洋，其“事功”活动的主要范围，是从事侨居地的经济开发。南洋既是他们劳动的场所，又是他们索取财富的场地。据1930年的统计，南洋华侨人口中从事商业者达52%，从事工矿开发业者为40%，从事

农业开发者为8%。另据统计，东南亚橡胶园总面积约为300万亩，其中由华侨经营的约为100万亩，投资总额约达叻币8000万元。新加坡的橡胶厂几乎全部都由华侨经营，投资总额约在叻币1.5亿元以上。那时，马来亚的锡矿石产量约占世界锡矿石产量的三分之一，其中约有60%至70%的厂、矿为华侨经营，投资总额估计达叻币5000万元以上。暹罗（泰国）、缅甸的碾米业，几乎全部为华侨所经营。荷属东印度（印度尼西亚）的糖业，华侨投资达当地货币2.22亿元。自本世纪初起，南洋华侨即开始参与东南亚金融行业的开发业务，到30年代后已初具规模，初步形成了南洋地区地方金融业务的网络。在新加坡，有“华侨”、“国民”、“四海通”、“利华”等银行，在印度尼西亚有“黄仲涵银行”、“中华商业银行”；在菲律宾有“中兴银行”；在法属印度支那有“东亚银行”、“富滇银行”；在泰国有“广州银行”；在缅甸有“兴文银行”。这些银行的资本，多者达数千万元，少者也在一千万元以上。另有部分华侨还拥有一定数量的土地和山林。二战前，南洋华侨在南洋地区经济、社会的开发、发展和进步的过程中，不仅为当地人民、当地国家作出了极大的、杰出的和富有成效的贡献；而且，也为自身创造了巨大的经济财富。据估计，二战前南洋华侨在南洋的资本总额约为国币（银元）800亿至1000亿元之间。可见，南洋是南洋华侨经济的基地，也就是说，南洋是华侨通过自己艰苦劳动既为当地人民和国家，也为自身创造财富的场所。

第四，日本帝国主义的经济扩张对南洋华侨的生存构成了最大的威胁。

日本自“明治维新”后，资本主义迅速发展，很快走上了帝国主义道路。由于它幅员小，资源贫乏，急需向外寻求原料和市场，在这种需求的支配下，它特别富有向外侵略性和扩张性。

日本为实施其“大陆政策”，一方面早在甲午战争时便充当了侵略中国的元凶，自此以后，几乎所有侵略中国的重要战争都是由日本帝国主义发动或参与，给中国人民带来了空前严重的灾难；另一方面，日本对东南亚的丰富战略资源，早已欲霸为己有。因此，便乘第一次世界大战期间英、法等帝国主义殖民者无暇东顾之机，乘虚而入，将日本的经济势力迅猛地扩张到东南亚各地。据统计，到1931年时，日本对东南亚的贸易额已达到日本对外贸易总额的9.5%。到1936年，日本对东南亚的进出口额高达5.6亿元，为1915年的8.6倍。日本在大力索取东南亚原料的同时，还加速了对东南亚的资本输出，尤其重视对橡胶、锡、铁矿石、石油等重要战略资源的投资。据估计，日本在这些方面的投资总额，仅次于英、法等殖民者和一部分华侨的投资额。与此同时，日本为加紧对东南亚的扩张，日本政府公然专设了“南洋拓殖会社”。由该“会社”组织“日本国民”，迅速、大量地向东南亚迁入，并要求这些移民“在南洋永久定居”，“为大日本帝国扬威四方”。日本移民涌入东南亚各地以后，在日本政府和各大财团的鼓励、支持和协助下，广泛设立日资商店网点，专销日货，并为日本政府和财团搜集经济情报，形成了日资的商业流通体系，力图取代华侨在商业流通领域的地位。30年代以后，南洋华侨无论是在东南亚的经济利益还是在国内的经济利益，都受到了日本帝国主义对外扩张势力的严重威胁。因此，日本帝国主义成了处处威胁华侨生存的“大敌”。在这种威胁面前，华侨不能不产生强烈的反日情绪，不能不奋起反对日本帝国主义的侵略扩张行为。

以上这些政治的、经济的、国家的、民族的、自身的、历史的、现实的种种原因，逼迫着广大华侨只能走坚决反击日本帝国主义侵略扩张的道路；只能团结奋起，为保家卫国，反抗

日本帝国主义的侵略，掀起广泛有力的抗日救国运动。在这种态势下，在这种热潮中，八百万南洋华侨，响应祖国的召唤，毅然决然地动员和组织了自己一部分优秀子弟——机工，回国参加保家卫国的抗日战争就成为必然之势了。

二、南洋华侨机工回国参加抗日战争的英雄业绩和历史地位

滇缅公路在战略上的全部的巨大存在价值是：对于中国来说，在东南沿海各咽喉港口、滇越铁路出海港口被日军占领、封闭之后，伸延到缅甸南部的滇缅公路便成了中国与仰光海口相联结的重要通道。它使中国和西南太平洋两大战区盟国之间的互相援助得以实现，使中国战场得到外援补给，从而使抗战得以坚持，起着特殊而关键的纽带和桥梁作用。对于日本来说，缅甸作为其南方重要地区的北翼据点，不仅具有必须确保的战略地位，而且，更重要的是具有切断援华公路，窒息中国抗战，同时促使印度脱离英国等重大政治、军事战略意义。

1938年以后，日本的对华作战和欲图称霸太平洋的战略手段和步骤可以概括为以下四点：第一，通过对华正面战场作战，配合以切断第三国援华路线，尽快促使中国屈服，以利兵力转用；第二，调整对苏关系，谋求北方安全，以利集中力量“南进”；第三，加强同德、意的政治联合，以牵制美、英、苏，促使“南进”胜利；第四，“捕捉良机”南进，夺取中国和东南亚的资源，以谋“自给自存”。在这样的前提下让我们再来评估南侨机工对祖国抗战的贡献，似乎就可以巨细相分，捉住其主要了。

1938年10月武汉陷落以后，中日对抗的正面战场，进入了相持阶段。在这个阶段中，中日双方运筹、谋略的核心是相同的：打破僵局，战胜对方。

尽管中国东南诸港口、桂越、滇越铁路相继于1939年6月和1940年9月都被日军切断，但日军在1941年9月发动的第二次长沙作战失败后，恰如日本历史学家伊藤正德在其《日本军血战史》所描述的日军大本营十分惊恐地发现：“没想到（中国的）补充力量更是想象之外的强大”，其“斗志之旺盛是令人畏惧”的。这样的“补充力量”，自然来源于后勤补给力量的充足。这种巨大的作用，显然是由中国唯一的国际通道滇缅公路运输的，因而滇缅公路的交通运输，也就在中、日双方的整体战略中具有特别的战略价值。日本似乎“真正”发觉了中国之所以还能坚持抗战的“秘诀”。

日本在1941年1月策订《大东亚长期战争指导要义》，经日本大本营与政府联络会议审议，被确定为指导中日战争的决策性文件。据此拟定的《对华长期作战指导纲要》中，其重点是在夏秋之交，对中国施以重大压力，“促使事变解决”，并确定“亘全期间，加强封锁地面、海上以及空中交通，切断中越公路，妨碍滇缅交通，并用陆、海军实施封锁作战，以造成对华经济压迫”。所谓施以“重大压力”，就是施以外交压力和军事压力或两者交替重叠使用。于是，1941年8月，日本外相丰田和英驻日大使克莱琪会谈，日本特别强调要英国“停止援华活动（主要是要求英国关闭通过缅甸的援华公路——滇缅公路）”。这就是说，在这一时期里，日本同英、美的谈判的一个主要内容，即“封闭‘缅甸（滇缅）’公路，并不得在军事、政治和经济上援助蒋政权”。显然，在中日战争的关键时期，“滇缅公路问题”被战争本身给推到了决定谁胜谁败的战略高度上来了。因此，它成了日本《帝国国策实施纲要》的最为重要的环节。

日本封锁滇缅公路，还不仅是一个中国接受外援的问题，而且日本在1941年11月15日通过的《关于促进结束对美、英、荷、中战争的草案》中，还要“严禁中国及南洋各地的物

资流入美国”①。日实施的军事压力，除封锁地面、海口外，并继续执行1940年7月决定的“对重庆进行封锁和空袭”的战术。为此，专门成立了“滇缅公路封锁委员会”，由越南河内频繁出动飞机，对滇缅公路各枢纽城镇，进行破坏性轰炸。据不完全统计，至日军入侵缅甸前，日机共出动60次计639架次，还出动了29批轰炸机群（架数不详），对云南各交通枢纽进行疯狂地轰炸。仅滇缅公路上的咽喉——惠通桥和功果桥，就各被炸坏20次以上。日本电台曾为此而狂叫道：中国的国际孔道，“三个月之内没有通车希望”！但是，日本侵略者却不会料到，在英雄的中国筑路员工的顽强奋战下，滇缅公路阻车时间全部仅有13天零10小时又15分钟。②

历史的实际表明，即使在太平洋战争开始以后，中国战线也仍然是日本陆军的主要战场。所以，当时日本“为完成征服中国，就要进行彻底作战和完全封锁中国”③。于是，日本强化了对滇缅公路的封锁性破坏轰炸。这就给中国方面在滇缅公路上的运输增加了空前的困难，其实，滇缅公路已变成了一个“运输作战”的战场。

滇缅公路，虽于1938年底修成通车，而且是一条身系中国抗战大业“生命线”的战略公路，但实际上路况极差，还远远不能算作是一条“合格”的战略公路。

当时的滇缅公路上，共有17个汽车大队，约有3000辆各种型号、各有归属系统的大型运输卡车，日以继夜地来回奔驰。从中缅边界起，经畹町、遮放、龙陵，过怒江上的惠通桥到保山，转沙坝、瓦窑、越澜沧江上的功果桥到永平，再跨漾濞江上的金涂桥到下关，经楚雄、禄丰到达昆明。再以昆明为中心，通向贵州、广

①参见服部卓四郎：《大东亚全史》第1册，第178页。

②徐以枋《抗日战争时期我参加滇缅公路修建工程的经过》（1987年，内部打印稿）。

③井上清：《日本历史》，第909页。

西、四川等省,西南运输处在沿途所设各分站,均与总站以及西南运输处所属各车队保持着密切联系,听从统一的指挥调度。南侨机工车队计4个大队和两个“先锋”运输队,拥有1100余辆卡车,是西南运输处系统所属各车队中的骨干车队。他们执行纪律和规章制度最认真,所以又是该系统车队中的模范车队。

在滇缅公路上行车,人人都必须闯过“四关”:一是瘴疟关,此关最难幸免,古来即有“要过瘴疟坝,先把老婆嫁”之说,尤其是被人称之为“焖头摆子”的恶性疟疾,“十人得了九人死”;二是雨水泥泞关,雨季到来,这里常常会天气突变,黑云密布,雷电交加,暴雨骤至,山陡路滑。一不小心,就将人滚车翻,车毁人亡;三是险路、险情关:下深谷、爬大山,不少地段是上有危悬欲坠的巨石,下有深邃难测的万丈深渊。当年英、美盟军的汽车驾驶员经过只能单线行车的这种路段,多数都要请南侨机工驾驶员代为行驶;四是躲避日机轰炸关。南侨机工们便是在这四个“要命”的“关口”出生入死、日以继夜地战斗着,有千余人为国捐躯。

自滇缅公路开通,3200多名南侨机工加入运输队伍以后,据当时日本参谋本部的推测,1939年9月至1940年6月,每月通过滇缅公路运入中国的军用物资及非军用物资达1万吨^①;在1941年一年之中,运入中国的机枪、炮弹、汽车、无线电收发报机、汽油、药品、铁路器材、汽车器材等物资,达132193吨之多^②。这些物资,虽然不都是南侨机工运入,但其中却渗透着他们的心血和汗水。南侨机工们为保家卫国的抗日战争实际运入的军事物资总共也有45万吨之巨。

由于获得了应有的作战补给,国民党军队能够继续抗战,在政治上满足了国民党政府要员中“亲英美派”的抗日愿望,

①日本国际政治学会太平洋战争原因研究部:《通向太平洋战争的道路》,日本朝日新闻社1963年版,第187页。

②龚学遂:《中国战时交通史》,商务印书馆1947年版,第99页。

约束、抑制了国民党政府中投降派的活动。滇缅公路的畅通与否，在当时曾直接关系到国民党政府的抗战决心和态度。1940年7月，英国强行关闭滇缅公路才仅仅三个月，国民党政府内部一些投降派的投降论调就顺势而起，再次抬头。日本驻中国的情报机关向日本大本营及时报告了这一情况：重庆政府内的“主和气氛”又“浓厚起来”^①。反之，三个月后，英国取消对滇缅公路的封锁，外援抗战物资又开始大量运入中国后，国民党政府内部的这种“主和气氛”又随之“淡漠下去”。毛泽东同志说得好：“国民党，是依靠英美的，英美不叫他投降，它也就不会投降”^②。

滇缅公路的运输，还为国民党政府的进出口贸易获取外汇，从而增强抗战的经济力量，发挥了积极的作用。那时的滇缅公路既是一条具有军事意义的战略通道，又是一条具有经济意义的通商贸易要道。在抗战的艰难岁月里，中国的锡、皮革、生丝、桐油、猪鬃、绸缎、矿石等，通过滇缅公路转销英、美、欧洲国家，获得了一定数量的外汇。据统计，仅在1941年1月至10月，经滇缅公路出口的总商品额达到了25.87亿伪国币。这在一定程度上支撑了国民党政府战时经济的需要，从经济上稳定了国民党政府抗战的信心。自1938年10月以后，滇缅公路的运输力量，事实上成为了中国抗日战争正面战场能否坚持下去的决定要素之一。

南洋华侨机工是滇缅公路运输力量的重要组成部分，是滇缅公路运输线上的一支劲旅。他们对抗日战争的贡献，就在于他们的行为所产生的社会效果，是构成中国抗日战争中滇缅公路运输重大战略价值的重要内涵之一。他们运输的作战物资计约45至50万吨。有力地支持了中国正面战场的部队把相持阶段的战争坚持下来，为抗日战争第三阶段——反攻阶段，赢得了时

①日本历史学研究会：《太平洋战争史》第3卷，第100页。

②《毛泽东选集》第2卷，人民出版社1967年版第423页。

间，积聚了物质力量，对抗战的最后胜利，起到了积极和重要的作用。

3200余名南洋华侨机工回国参加抗日救国斗争的壮举，无疑是八百万南洋华侨爱国主义的产物，是近百年来，为辛亥革命、五四运动等所表现的为挽救民族危亡、富民强国等爱国主义精神的延伸和继承。

1946年4月，在“华侨机工归国抗日七周年纪念特刊”上，当时的云南省主席卢汉题词说：“墨翟善守，公输善攻，工利其器，克壮军容，扩而克之，惟南侨之功”。

1947年11月3日，马来亚雪兰莪华侨筹赈会为了表彰华侨机工的爱国主义精神，特在吉隆坡广东义山亭为殉难机工建立了一座纪念碑，使机工们参加抗战的忠勇事迹长存人间，该碑刻下的文字便是对机工伟大历史功勋的最好总结：

民国二十六年，七七事变，倭寇猖獗，蹂躏神州，我国政府，颁发动员令，全面抗战，歼彼倭奴。南岛华侨，纷起响应，组织筹赈机构，从事救国运动，斯时沿海各地，均遭封锁，寇患日深。我国政府，为运输孔道，以资接济，唯战区辽广，辎重运输，急如星火，驾车人材，须足量搜罗，方可奏功。本会奉命选派选拔精于技术华侨，遣送回国，肩此重任。抗战八年，沐风栉雨，备尝艰辛，幸获最后胜利完成光荣任务。生者固受奖南归，死者则名留史迹，此种爱国精神，至为可风，爰为之铭曰：

机工技术。驾轻就熟，机工勤劬，风尘仆仆；机工任务，滇缅往返，不畏天险，褒斜绾谷，祸生陡变，丧身寒谷，为国牺牲，谁不敬服。自来殉国，必有记录，勒诸丰碑，良志芳躅①。

①崔贵强：《还乡心愿夜长梦多，战后初期新马复员机工》，载新加坡《南洋学报》，1987年第42卷，第1、2期合刊第27页。

结 束 语

南侨机工回国参加抗日救国斗争的行动，是在中华民族面临亡国灭种这一严重民族危机的特定历史条件下，八百万南洋华侨自辛亥革命以后民族意识不断强化、爱国主义觉悟不断提高、救国报国愿望日趋迫切的产物。而广大华侨爱国主义观念的内核，则是以卫国兴邦为己任，把祖国的兴衰同自己的命运紧密连结在一起这一民族意识支配下的高度民族责任感。南侨机工回国参加抗日救国斗争，则是这种高度民族责任感的一种勇敢的实践。

南侨机工们的高度民族责任感，主要表现在五个方面：

——时刻关切祖国的安危荣辱，象热爱母亲一样热爱祖国，以卫国兴邦为己任，把祖国的命运同自己的命运紧密连结在一起；

——伟大的献身精神。当祖国遇到危难的时候，作为中华民族的一员，能够毫不考虑个人安危得失，立刻挺身而出，勇赴国难，贡献自己的一切，甚至不惜付出宝贵的生命；

——对从事的事业抱有坚强信念和革命乐观主义精神。不管前进途中遇到什么艰难险阻，都百折不挠，信心百倍，无私无畏，勇往直前，直到最后胜利；

——艰苦奋斗精神。在任何艰难困苦的条件下，都能以最大的勇气，克服一切困难，以苦为荣、以苦为乐；

——团结互助精神。在执行任务中，在工作和生活中，精诚团结，互相合作，运用集体的智慧和力量，战胜一切险阻，胜利地完成任务。

3200余名南洋华侨机工，是中国人民抗日战争这一总体的有机组成部分；他们所从事的后方军事运输工作，从后勤供给

方面，为抗日战争的胜利，也为世界人民反对法西斯战争的胜利，作出了难能可贵的牺牲和贡献。

南洋华侨机工是南洋华侨中的英雄！

南洋华侨机工是优秀的中华儿女！

南洋华侨机工的英烈事迹将永垂青史！

第一章 南洋华侨机工回国参加 抗战的历史背景

第一节 抗日战争的爆发与中华民族的危机

1937年7月7日，“芦沟桥事变”爆发，生、死、存、亡的历史命题，摆到了中华民族的面前，摆到了每一个炎黄子孙的面前：

——是具有数千年古老文明的中华民族的历史自此终止吗？！

——是古老的中国自此就沦为日本帝国主义的殖民地吗？！

——是四万万炎黄子孙、中华儿女自此便沦为日本法西斯帝国主义刺刀下的囚犯、奴隶吗？！

——是……

历史的挑战显得如此地严肃、尖锐、无情！中国政府、中国的每一个政党、中国的每一个成员，必须立即抉择！

在隆隆炮声中，在铁与血的闪光中，一场中国近代史上规模空前的反抗日本帝国主义法西斯侵略的卫国战争，在中国的土地上全面地展开了。

在准备有素而又凶顽的日本帝国主义面前，战争的前途将会是什么呢？对于当时尚处于涣散、软弱、内部矛盾重重，国共两党严重对立、冲突的状态下，在国民党政府内部意见不一，蒋介石先生还希图“以和平方式”解决芦沟桥“争端”的中国来说：能不能打胜这场战争呢？中国从鸦片战争以后，逐渐沦为半殖民地半封建的弱国，每次反对外国资本主义和帝国主义

侵略的战争，都是以失败而告终，这次的抗日战争会不会以失败而结束呢？中国会不会彻底地变为日本帝国主义的殖民地呢？！

国内同胞、海外华侨、每一个中国对抗战的前途，都不能不认真思考和严肃对待。中国共产党、中国国民党和国民党政府，也都不能不认真思考和严肃对待。

中国处在危机之中！

中华民族处在危机之中！

新的历史、新的情势、新的矛盾、新的问题：迫使国内每一个中国人，国外的每一个华侨都必须面对现实，重新思考自己对国家、民族以及个人命运的选择！

第二节 抗日民族统一战线的形成为南侨机工 回国参加抗战提供了可能

历史表明，任何一个国家的人民要想在反侵略战争中取得胜利，并解除民族危机，确保民族的存在和国家的独立，就必须有这个国家全民的团结与广泛合作；就必须在团结与合作的基础上建立起民族统一战线；又必须在统一战线的号召和指导之下，对全民族实行最广泛的总动员；还必须制定正确的战略与决策，正确指导与指挥对敌斗争。否则便不能形成上下一体，同心协力、全民共战的强大反击力量。如果面对入侵的强大敌人，各自为战，反击无力，那么，到头来只能空悲叹“报国无门”、“救国无道”、“救亡无果”罢了。尤其是对被誉为“中国抗战四大支柱”之一的海外华侨来说，如果在强敌入侵面前，没有一个在抗日民族统一战线保证下的国内团结、合作和一致对敌的局面，华侨身居异国、与祖国重洋远隔，在不可能于居留地直接对日作战的情况下，救亡又能有何成果呢？海外华侨这一股抗日的汹涌激流，又怎能与国内抗日的奔腾怒涛汇聚一处，以冲击、涤荡日寇的侵略呢？

辛亥革命以后，每当祖国受到帝国主义侵略的时候，广大的华侨虽有报国之志、救国心切，都每每由于祖国未能建立起民族的统一战线，而报国无效、救国不成。因此，广大华侨深知在大敌当前、国难当头之际，建立抗日民族统一战线的重要。在八年抗战中，海外华侨之所以能够有力地支援或直接参加抗日战争，包括3000多名南洋（东南亚）华侨机工能够回国参加抗战，正是在有了民族统一战线的条件下实现的。

由于中日民族矛盾成为中国社会的主要矛盾，国内阶级矛盾已处于从属地位，因此，中国共产党早在1935年就发表了著名的《为抗日救国告全国同胞书》，呼吁由工农军政商学各界和一切愿意抗日救国的党派和团体、广大海外侨胞和中国各民族的代表共同组成领导抗日救亡的国防政府，提出了建立抗日民族统一战线的主张。“七七事变”前夕，中国共产党为适应新的情况，为取得抗日战争的胜利，决定建立中国抗日民族统一战线，在“七七事变”后的第二天便向全国发出通电，提出“只有全民族实行抗战，才是我们的出路”的号召。继之，8月下旬又向全国人民发布了《中国共产党为公布国共合作宣言》，提出了抗日救国的十大纲领，以作为全国人民争取抗战胜利的根本方针。8月13日，日本侵略军大举进攻上海，矛头直指南京、武汉，危及了国民党政府在整个华东、华中的统治地位。9月23日，蒋介石先生发表了《对中国共产党宣言的谈话》，承认中国共产党在中国的合法地位，宣布实行全国抗战，正式采纳共产党关于国共合作的建议，实现了国共两党的第二次合作，从而形成了全国团结抗战的新局面。

国共两党实现第二次合作的消息传到海外后，广大侨胞莫不欢欣鼓舞、热情支持。“菲律宾侨胞劳工抵（制日）货大会”立即拍来电报给国共两党表示祝贺，并“恳请两党同志，贯彻亲密合作，共同御侮，共同建立独立、自由、幸福的新中国”。

同时表示“誓与全体侨胞手携手肩并肩地追随两党同志共同奋斗”^①。

国共两党的第二次合作，抗日民族统一战线的初步建立，为中国人民奠定了坚持抗战并取得最后胜利的保证，也为广大海外侨胞支援抗战、参加抗战创造了有利的条件和有效的保证。南洋华侨机工回国参加抗日战争这一历史事件，便是在国共两党实现第二次合作、抗日民族统一战线形成、全国抗战进入新阶段这样一种“大气候”、“大环境”的总体局势下实现的。以后，又有许多机工投奔延安，加入中国共产党，或深入敌后参加八路军、新四军，或加入国民党军队辗转印、缅作战，或就地分散于云南和全国各地直接或间接地参加抗战，他们为抗日战争的胜利作出了无私的贡献。

历史上有许多事情，常常需要经过后来的反思，才可能看得比较真切。事过50余年之后，再来看当时南洋华侨机工回国参加抗日战争这一历史事件，使我们不能不得出这样一个结论：南洋华侨机工回国参加抗日战争，是国共两党实现第二次合作、抗日民族统一战线形成后促使海外华侨抗日运动进一步高涨的历史产物。

第三节 南洋华侨的民族意识和爱国主义思想基础

南洋八百万华侨作为侨居异国、异土、异乡的中国人，自古以来便具有强烈的爱国、爱乡的民族意识传统。这种意识传统是1937年“七七事变”后南洋华侨决定号召、动员、组织并派遣自己的一部分优秀子弟——机工回国参加抗日战争的思想基础和社会基础。

在第二次世界大战前，南洋（现今的东南亚地区）除了泰国是一个独立的国家外，其余大部分“国家”，都还处在隶属

^①《新华日报》，1938年5月20日。

于帝国主义国家的殖民地或“保护国”的境地。其经济的发展水平和社会的发育程度很不平衡，一般都比较落后而低下。再加上其他种种复杂的历史原因，致使侨居于这些殖民地、“保护国”或独立国家的中国人——华侨，一方面在政治上、经济上和文化上同祖国、同家乡还保持着密切联系；另一方面，为了避免遭受殖民主义的同化，而要求牢固地保持中国的传统文化观念、社会意识和生活方式。与此同时，为了避免被殖民主义者欺凌或“吃掉”，也为了和当地人民共同与殖民主义压迫作斗争的需要，历史上早已形成了以血缘关系或地缘关系组成的带有“家族公社”性质的社会团体——社团。

在这种历史的复杂的社会生活中和社会环境里，由于内部与外部的因素，地理和环境的因素，人们的精神与文化的因素，意识与观念的因素等多种因素的不断地交织契合，多年之后积淀成了南洋华侨特有的文化心理结构，这便是南洋华侨与祖国共命运、同呼吸的爱国主义思想、爱国主义观念。在这种思想、观念的支配下产生的精神和行为，便是南洋华侨的爱国主义的主张和行动。抗日战争全面爆发，在中华民族的民族危机日益严重的情势下，南洋华侨为了同国内同胞一起拯救国家的命运，决定派出自己的优秀子弟——机工回国参加抗日战争，便是这种爱国主义精神的具体体现，也是华侨爱国主义思想支配下的一次抗日救国的实践。

这一爱国主义壮举，概括言之，有以下几个方面：

第一，南洋华侨对日本军国主义的扩张早已有反感情绪。日本自明治维新以后，国力逐渐增强，对外扩张行为日愈强化，欲图独占中国的野心随之产生。1894年“甲午战争”后强加给中国的《马关条约》，不仅迫使清政府割让了台湾和其他领土，而且大大加深了中国的半殖民地化和民族危机。自此以后，一直到抗日战争爆发，在近半个世纪的历史进程中，几乎

所有重大的侵华战争，都是由日本帝国主义发动或参与。许多南洋华侨之所以背井离乡，漂泊南洋，都与日本帝国主义对中国的疯狂侵略，加深了中国的民族灾难和民族危机有着密切的关系，甚至可以说就是由于日本帝国主义对中国的侵略而导致的。流落漂泊南洋的华侨，原在国内饱尝了日本帝国主义侵略的苦果，到了南洋又同样受到了它的侵略和扩张的威胁。第一次世界大战时，日本乘西欧的帝国主义国家无暇东顾之机，抓紧推行“南进”政策，将其经济势力迅速扩张到南洋各地。1931年，日本对东南亚的贸易额即占其对外贸易总额的9.5%^①，到1936年，日本对东南亚的进出口总额升达5.6亿元，为1915年的8.6倍^②，日本在扩大对东南亚商品输出的同时，还不断扩大对东南亚的资本输出，特别是扩大了对战略物资生产的投资，如橡胶、锡、铁矿石、石油等。为了强化它在南洋的经济势力，鼓励日本人向南洋移居，日本政府还专门设立了“南洋拓殖会社”，以便建立并扩张日本的商品网络和经济流通体系。南洋华侨在这种历史的、现实的、政治的和经济的威胁下，对日本帝国主义的侵略与扩张野心早已产生了反感情绪。因此，在南洋华侨社会中开展抗日救国运动具有广泛的群众基础。

第二，南洋华侨具有强烈的民族意识和较高的爱国主义的思想觉悟。

在第二次世界大战前，南洋华侨中的大多数人都具有强烈的民族意识，不信奉宗教，却信奉祖先，热爱祖国，热爱乡土，绝不允许任何人侵犯他们的家园和践踏他们祖先的陵墓。因此，每当异族入侵的时候，他们一定会奋起反击，拚死抵抗，表现出高尚的民族气节和爱国精神。二战前，在南洋华侨

①松村今助：《日本之南生命线》，刘士木中译本，上海中南文化协会1935年版本，第4至7页。

②转引自黄警顽：《华侨对祖国的贡献》，长风出版社1940年版，第327页。

当中，就约有60%到70%的人属于第一代侨民。他们在国内时，被帝国主义视为“劣等民族”，侨居外国后又被视为“劣等侨民”。为了保护自己和谋求生存，他们十分团结；热切希望祖国繁荣昌盛、国势强大，成为他们的有力靠山和坚强后盾。所以虽去国千里，仍时时事事都悬念着亲人，担忧家乡，心系祖国。他们的“心”是中国的，“情”是中国的，“人”也是中国的。乡土的安危，民族的兴亡，与他们息息相关，利益一致，他们自觉地把命运与国家的命运联系在一起，与民族的荣辱安危联系在一起。

辛亥革命是海外华侨直接参与国内民主主义革命的一次重大社会运动，是中国近现代史上民主化的一个重要事件。在这次革命运动的实践中，被孙中山先生誉之为“革命之母”的华侨，不仅在斗争中强化了自身的民族意识，而且提高了爱国主义的思想觉悟，使他们在反对封建主义的斗争中，更加具有民族的自主意识和勇敢斗争的精神。1915年反对袁世凯接受卖国条约、1919年的“五四”运动、1925年的“五卅惨案”、1926年的北伐战争、1928年反对日本制造济南惨案的斗争，南洋华侨都在侨居地为配合国内人民的斗争而发动了抵制日货、捐款捐物的运动。

南洋华侨强烈的民族意识和爱国主义觉悟，是南洋华侨在抗日战争爆发后开展轰轰烈烈、声势巨大的抗日救国运动的思想基础，也是南洋华侨机工回国参加抗日战争的思想基础。

第三，南洋华侨的团结一致精神和在这种精神支持下产生的社会性组织机构——社团，发挥着动员华侨、组织华侨、领导华侨开展抗日救国运动的重要作用，社团也是华侨社会存在的组织保证。

海外华侨为了在侨居地的生存、发展和繁衍，除了必须具有自身的勤劳、勇敢的生存精神、生存手段、生存方式外，还必须具有协调、领导华侨群体团结一致、共同战斗的社会组

织。因此，早在18世纪中叶便在侨居地出现了或以血缘、或以地缘、或以职业划分的各类社会性集团——社团。其中，有同乡类社团、宗教类社团、同业类社团、文化类社团、娱乐类社团等各种不同类别的社团。这些社团在华侨社会中通过各种渠道和形式，把分散的华侨个体、家庭组织成一个适应生存的大小不一的社会群体，在这个群体内部的成员相互依靠、团结互助、共存共荣。进行有组织、有领导的社会活动。这些社团在历史上一直发挥着强有力的组织和领导华侨团结战斗、生存、发展、繁衍的作用。据国民党政府1935年的统计，当时海外华侨社团（或团体）总数多达1069个，其中大部分就在南洋地区。

华侨社团通过上述功能把华侨的人力、物力、财力和政治的、经济的、文化的能量凝聚起来，使之显示出应有的社会威力，推动着华侨社会的发展。

海外华侨在整个抗日战争时期，能够形成“中国对日抗战的四大支柱之一”的强大力量，是与华侨社团的组织保证作用分不开的。南洋华侨机工回国参加抗日战争的壮举，也正是华侨社团的号召、动员、组织和派遣。

总之，南洋华侨机工回国参加抗日战争，既不是一种偶然的、孤立的现象，也不是出于一时爱国的激情冲动，而是上述政治的、经济的、文化的和有组织保证下的必然行为。

但是，应当指出的是，在抗日战争全面爆发以前，南洋华侨的社团组织，还处于分散的、各自为政的状态。抗日战争全面爆发后，由于民族危机的空前深重，客观上需要南洋华侨更加有效地支援祖国的抗日战争，因此，随之需要一个能够集中统一领导全部华侨开展抗日救国运动的领导机构。

第四节 南洋华侨机工回国参加抗日战争 的先期思想准备

任何一个历史事件、历史现象的发生都有必然的因素和偶然的原因，一般都不是偶然孤立、即时而发生的，总有一个发端、萌芽、发育、生成的历史发展过程。南洋华侨机工回国参加抗日战争这一历史事件的发生，也有其必然性：只要存在着日本帝国主义一心要灭亡中国、一心要占领东南亚、一心要称霸太平洋、一心要在亚太地区实施以法西斯暴政的统治政策，南洋华侨就必然要奋起反击，就必然要开展抗日救国运动，就必然要号召、动员和组织自己的优秀子弟回国参加抗日救国斗争，南侨机工就必然要走向直接参加抗战的道路。因此，在探讨南洋华侨机工回国参加抗日救国斗争的原因时，可以说产生这一历史事件的背景或导致这一历史事件出现的必然因素，比起当时的其它偶然原因更为重要。

战争是政治的继续，反对战争的战争和斗争也是政治的继续。“九一八事变”后日本帝国主义对中国的侵略，进一步导致了中国人民的反侵略斗争，导致了南洋华侨开展抗日救国运动，抗日救国运动的开展，又使爱国主义的思想观念在华侨中得以深入。这便为八百万南洋华侨号召、动员、组织、派遣自己的优秀子弟回国参加抗日战争奠定了思想基础，为南侨机工回国参加抗日救国斗争作了先期的思想准备。

南洋华侨机工回国参加抗日救国斗争，是一种在自觉的政治观念支配下的自觉的政治行为。这种自觉的政治观念，是华侨在历史的活动中，对历史的认识由“定量化”逐步地升华为“定性化”以后才形成的。这就是说，在探讨南洋华侨机工回国参加抗日救国斗争这一行为时，必须把它放到南洋华侨抗日救国运动的全过程中去加以考察，以揭示这一历史事件在“构

成自己的道路”中的“前因后果”。

1931年发生的“九一八事变”，标志着日本帝国主义的侵略跨入了“欲求灭亡中国”的阶段。因此，中国的抗日战争实际上在1931年就已开始了。

当时日本帝国主义的野心很大，其总体战略构想是征服亚洲，称霸世界。1927年的“田中奏折”说得明白：“欲征服中国，必先征服满蒙；欲征服世界，必先征服中国”。要在征服中国后，“利用中国的富源，征服印度洋群岛，并进而征服小亚细亚及欧洲”。日本帝国主义的战略步骤是先独占中国，然后南进东南亚，称霸太平洋。为此，它又制定了相应的“西进”、“北进”和“南进”计划。日本帝国主义的战略意图和作战计划，客观上已把中国与南洋（东南亚）捆为一体，这也使中国国内同胞的命运和国外华侨的命运捆在一起了。

对于南洋广大华侨来说，现实的严重性就在于：祖国不存必失去“根”；在南洋的侨居地不存，必失去业，必失去家，必亡其人。因此，只有抗击，只有斗争，别无选择。

海外广大华侨，是炎黄子孙，是中华儿女的组成部分，自古以来，就具有强烈的民族意识，深厚的民族感情，浓重的爱国主义思想，顽强的反对歧视和压迫的斗争精神，可贵的助人为乐、无私奉献、热爱和平、与人为善的美德。辛亥革命后，华侨的民族意识，爱国主义思想更有强化。因此面对日本帝国主义欲图灭亡中国的现实，海外华侨在各自的侨居地都开展了广泛的抗日运动。

在当时的法属印度支那，当“九一八事变”的消息传来后，首先是西贡、堤岸等地的华侨迅速组织了“越南经济联合后援会”，在决定给东北抗日义勇军以财力、物力支援的同时，号召开展抵制日货的运动。在泰国，“九一八事变”后不久，“曼谷中华总商会”召集了各同业公会大会，决定抵制日

货并号召泰国华侨向祖国捐款，华侨米商禁止对日出口大米。在新加坡，“中华总商会”也在“九一八事变”后的第4天即召开了紧急会议，定9月23日为“国耻日”，停止娱乐活动，华侨商店下半旗，每个华侨佩带黑纱致哀。几家主要的华文报纸都发行了“九一八事变”的专号，以尖锐的笔锋谴责日本帝国主义的侵略行径。新加坡华侨还专电南京政府，要求实行抗战，又电请日内瓦国际联盟主持正义，制止日本帝国主义对中国的侵略。接着又迅速而广泛地掀起了抵制日货的运动。在荷属东印度（即印度尼西亚），仅雅加达一地便成立了50多个华侨团体参加的“救国后援会”，在棉兰成立了“抗日执行委员会”，这些组织不顾荷兰殖民统治当局的阻止、破坏和镇压，组织了罢市和抵制日货的群众性运动。在菲律宾，马尼拉“中华总商会”于9月28日召开了紧急会议，一致决定抵制日货，并向祖国抗日力量捐款。

1932年“一二八”事件爆发，十九路军奋起抗日的消息传到海外后，广大华侨无不扬眉吐气、欢欣鼓舞。新加坡、马来亚的华侨正式成立了“救济上海伤兵难民筹赈委员会”，以专门劝捐、游艺募捐、团体募捐、月薪抽捐等等方式，在几个月内就为十九路军筹捐经费40万叻币，约值当时“国币”100万银元^①。

当南洋华侨得知十九路军在对日作战中缺少空军支援的情况后，就决定支援祖国建设自己的空军，以对抗日军的空中优势。菲律宾侨胞热烈响应“中国航空建设协会”发起的献机运动，先后共捐献了十五架飞机。在这一时期，除了各地华侨商会、华侨团体捐资、献机外，“连华侨中小学生、妇女界也各献飞机一架，命名为‘学生号’和‘妇女号’，送给十九路军助战。”^②

①蔡仁龙、郭梁：《华侨抗日救国史料选辑》，1987年闽出管刊（内）字第002号第10页。

②同①，第11页。

“九一八”、“一二八”之后，在海外华侨社会中激起的抗日救国的千层巨浪，充分显示了中华民族优秀儿女的气质。仅以抵制日货为例，1931年到1933年间，正是世界经济陷于周期性危机的时期，在这种情况下，华侨的经济也不景气，不买日货、不卖日货，对当时许多依靠经营廉价日货度日的华侨来说，的确不是一件简单的事情。但是，广大华侨还是以民族大义为重，不与日商往来，不买日货不卖日货，抵制日货的运动坚持达半年以上。民族危机教育了华侨，华侨在民族危机中觉醒；觉醒了的华侨为拯救民族危亡而进行了忘我的斗争。

但是，也应当看到，这一时期南洋华侨的抗日运动，还处在较低的水平：自发的成分还比较多；还没有能够产生一个南洋——东南亚全区域性质的集中统一的领导机构来协调和领导全南洋华侨的抗日救国运动。运动动员的范围还比较小，运动的方式也还比较单一和间接；运动的发展还不够统一和平衡。

尽管如此，仍然要充分肯定这一时期南洋华侨抗日救国运动的重要意义：它使南洋华侨较为普遍地认识到了日本帝国主义一心要灭亡中国的野心，中国存在着被日本帝国主义独占为殖民地的危险；它激发了广大华侨爱国的情，它使南洋侨胞的爱国主义思想得到了进一步的深化，也使南洋侨胞的爱国、卫国观念和民族意识得到了进一步的强化，这就为南洋华侨在下一阶段——1937年“七七事变”以后的历史时期里，开展更大规模的、有组织的、更深层次的、更直接的、更有力的抗日救国运动，作了思想上到政治上的必要准备。

南洋华侨机工回国参加抗日救国斗争，是华侨直接参与抗日救国的一种行为和方式，又属于华侨直接参与反侵略战争的政治性行为。但是，这一行为或方式，却不是在“七七事变”后骤然产生的。如果没有必要的酝酿和思想准备，没有取得广大华侨思想上、观念上的一致认同，仅凭尚停留在一般意义上

的爱国主义热情，不论是机工本人、机工亲属，还是当时的华侨社会，都还不可能作出回国直接参战的这种决定。人们的任何一个重大的社会行为或行为方式，总是在人们一致认同的、一种特有的、共同的思想、观念和精神的支配下才可能产生。由此可见，“九一八事变”后南洋华侨的抗日救国运动，是南洋华侨机工回国参加抗日救国斗争的先期思想准备和基础。

第五节 南洋华侨抗日救国思潮的形成与抗日救国运动的高涨

一、南洋华侨抗日救国运动社会思潮的兴起

抗日战争是中国近代史上第一次取得了胜利的一场民族解放战争，也是一次深刻影响中国革命历史进程的革命战争。南洋华侨的抗日救国运动，3200 余名南洋华侨机工回国参加抗日救国战争，既是这场民族解放战争整体的有机组成部分，也是这场革命战争整体的有机组成部分。因此，无论是探讨南洋华侨抗日救国运动的起因也好，还是探讨南洋华侨机工回国参加抗日救国战争这一历史事件的背景和原因也好，只有把他们放到中国抗日战争的全局中去考察，才能够对他们作出正确、全面和深层的解释与说明。没有日本帝国主义妄图灭亡中国的侵略战争，自然也就不会产生中国人民奋起为拯救国家危亡的抗日战争，自然也就不会产生海外侨胞的抗日救国运动，自然也就不会发生南洋华侨机工回国参加抗日战争这一历史事件。要对南洋华侨机工回国参加抗日战争这一历史事件的背景和原因作出正确、系统和深层的解释和说明，也必须把它放到南洋华侨这一时期抗日救国运动的全局中去考察、探讨，方可“见著而知微”，以明其“然”。

“九一八事变”以后，日本轻而易举地占据了东北，日本军部和统治集团受到很大鼓舞。他们的侵略野心恶性膨胀，轻侮蔑视中国的观念进一步增强。日本帝国主义在侵华道

路上更加横行无忌了。

日本帝国主义为使国内体制适应侵华战争的需要，1931年前后在对外战争和准备更大规模发动侵华战争的计划推动下，迅速走上了法西斯的道路。从1931年到1937年间，日本右翼势力活动猖獗。在政变蜂起，残酷镇压日本人民革命斗争的过程中，日本军部加强了在政治上的发言权，取得了对内阁的控制权。这样，日本便成了东方最为凶狠、残暴和野心勃勃的战争策源地。

与此相适应，日本统治集团也进一步地强化了实际上早在日俄战争之后就已经开始的向日本人民灌输轻视、侮辱中国人的法西斯教育。这种教育同“万世一系之天皇”、“万邦无比之国体”的矜夸，同“忠君爱国”、“大和魂”的法西斯主义叫嚣结合起来，日益构成了弥漫日本全国的愚昧、凶残而又冒险的战争情绪，成为侵略中国、向外扩张的主要精神支柱。

在这种精神支柱的驱使下，日本制定的对华作战计划的基本思想：中国还处在“一盘散沙”的状态，“东亚病夫”的“国民政府成立后，尚未发挥统一国家的作用，军阀割据、地方自治的色彩浓厚。因而不会首先发生和中国之间的全面战争”。日本帝国主义认为，只需要动用陆海军的一部分力量，用局部战争和3个月的时间，就可以使国民党领导的中国政府屈服投降。同时“威服南洋”，“慑服南洋各国之国民和各国侨民”。

日本帝国主义在物质的、精神的充分准备就绪后，于1937年7月7日夜里，在芦沟桥附近进行“军事演习”，以1名士兵失踪为借口，挑起事端，点燃了全面侵华的战火。而守卫在芦沟桥头、不甘屈服于日本武力侵犯的中国士兵，也以英勇还击的枪声宣告了不畏强暴的中国人民的全民族抗战的开始！

由于日本帝国主义侵略者准备充分，来势凶猛，扬言要在“三个月内”灭亡中国。这种态势、这种现实迫使中国人民只

能作出一种选择：同日本侵略者决一死战！

于是，“九一八事变”后燃起的抗日之火，迅速形成燎原之势。随着这场民族自卫战争的开始，中国人民的抗日救国运动进入了一个前所未有的、全面高涨的新阶段。与此同时，海外广大侨胞也紧密配合国内同胞的斗争，在居留地掀起了轰轰烈烈的、声势巨大的抗日救国运动，成为了“中国对日抗战的四大支柱之一”的强大力量。

从1937年“七七事变”至1941年太平洋战争爆发的这一时期，是海外侨胞抗日救国运动空前高涨的时期，而运动的高潮正是南洋华侨抗日救国思潮兴起的结果。

中国的抗日战争，是一场民族战争，是一场炎黄子孙、中华儿女不分民族，不分阶级，不分党派，不分宗教信仰，不分年龄性别，不分行业和地域，为了抗日救国而进行的一场全民性的民族自卫战争。应该强调的是：这场全民战争，乃是中国人民抗敌救亡思想观念支配下的一种政治性的、激烈的行动或行为方式。

任何思想和观念，以及受其支配而产生的行动或行为方式，从思维到实践都有一个文化与精神的因素以及经济与政治的因素、主观与客观的因素、外部与内部的因素、必然与偶然的因素、地理与环境的因素等多种因素的有机组合、优化融合的过程。而文化与精神的因素是其中的主导而至关重要的因素。这是因为，在某种特殊历史条件下，人们的文化思想和精神观念会适应于社会发展的需要而发展、演化，凝聚成为一种“社会思潮”，它可以把人们的向往、追求吸引过来，集中起来，凝聚起来。使之产生新理论、新信仰、新行为，并使它们与旧理论、旧信仰、旧行为发生矛盾与冲突。于是，人们便会在这种矛盾与冲突中产生变革的意志和变革的行动。最后，在这种“社会思潮”的系统功能作用下，凝聚而成为全社会的一

种强大的政治冲击力量，去推动社会的变革、发展与进步。中国历史上曾有过三次这种重要的、特别活跃的“社会思潮”，一次是春秋战国时期，一次是“五四”时期，一次便是抗日战争时期。前两次“社会思潮”的兴起推动了中国社会的统一、变革、发展和进步，后一次“社会思潮”的兴起则导致了中国对日抗战的胜利，挽救了中国的民族危机，使中国的历史得以重新发展。

“七七事变”意味着什么呢？

对于国内人民来说，意味着亡国、亡族、亡家、亡人的威胁；对于海外侨胞来讲，则意味着亡根、亡族、亡家、亡人的危险。这种威胁和危险，不仅构成了华侨思想上、观念上、精神上和社会心理上都难以承受的屈辱和压力，更重要的是直接使包括华侨在内的所有中国人面临自身人格、存在价值和未来生存意义上的严重挑战。大难临头，人们的思想和观念，必然要被“抗日救国”这面大旗吸引过来，集中起来，凝聚起来，而形成一种具有强大冲击力量的社会思潮。这种社会思潮所产生的力量又必然会去变革民族危机的现实，去抗击日本帝国主义的侵略，去争取抗战的胜利，去推动中国历史的重新发展和进步。

历史的实际表明：“七七事变”后迅速兴起的抗日救国的社会思潮，把中国人民最广泛地动员起来了，把中国人民决心同日本帝国主义决一死战的意志集中起来并加以强化了，把中国人民决心排除危亡，争取生存的思想、观念和行为凝聚起来使之成为一种强大的冲击力量去抗击日本帝国主义的侵略。它呼唤着人民用“血肉筑成新的长城”、“冒着敌人的炮火前进”；它呼唤着海外侨胞用新思想、新观念和新行动，去冲破殖民主义者的限制和约束，克服大海重洋的阻隔，开展更大规模、更有组织、更为深入、更加直接的抗日运动。南洋八百万华侨动员、组织并派遣机工回国参加抗日战争，就是在这一社会思潮激励下产生的勇敢的社会实践。

二、南洋华侨机工回国参加抗日战争的行动是南洋华侨抗日救国运动全面高涨的必然壮举

南洋华侨在抗日救国社会思潮的推动下，迅速掀起了抗日救国运动的高潮，对中国人民的抗日救国战争作出了巨大的贡献。

为了从更深的层次中探索这一行动的社会环境和较为具体的历史背景，还需要对这一时期南洋华侨抗日救国运动各个主要方面的基本情况，作一必要的叙述，以便于更全面、更完整地“知其然”。

这一时期在南洋华侨中高涨的抗日运动，概括起来有以下几个方面的特点和成就：

第一，第一次出现了南洋地区全区域性的华侨抗日救国运动最高的统一领导机构。

在“七七事变”以前，南洋华侨的抗日救国运动几乎都是分散的，由各地地区的华侨社团或临时成立的抗日救国团体领导进行的。抗日战争全面爆发后，1938年8月15日，新加坡“华侨总商会”召开了新加坡华侨群众大会，成立了由当地118个华侨团体参加的“马来亚新加坡华侨筹赈祖国伤兵难民大会委员会”（简称“新加坡筹赈会”）。与会代表和成员推选陈嘉庚先生为主席。10月，“马来亚各区华侨筹赈祖国难民伤兵大会”在吉隆坡成立，再公推陈嘉庚先生为主席，下辖12个区筹赈会。菲律宾“马尼拉中华商会”也在“七七事变”后不久，成立了全菲律宾的“菲律宾援助抗敌委员会”，由著名爱国华侨李清泉任主席。荷属东印度（即今日印度尼西亚）华侨原有组织“巴达维亚华侨捐助祖国慈善事业委员会”也于8月2日召集巴达维亚（今雅加达）各华侨团体开会，决定立即开展抗日救亡活动，并协商通过成立8个城市的分会。缅甸华侨也于7月

23日成立了“缅甸华侨救灾总会”，由陈占梅任主席。

随着南洋——东南亚各国全国性的华侨抗日救国组织的纷纷成立，为南洋华侨抗日救国组织走向更大联合，奠定了基础。

1938年，中国的抗日战局迅速恶化，国难进一步危重。1938年10月10日，来自马来亚、新加坡、菲律宾、印尼、越南、沙捞越、缅甸、泰国、香港的华侨代表共168人，在新加坡召开了“南洋各属华侨筹赈祖国难民代表大会”，代表45个城市和地区的华侨抗日救国团体和组织，一致赞同成立“南洋华侨筹赈祖国难民总会”（简称“南侨总会”）。自此以后，“南洋华侨总会”便成了南洋华侨抗日救国运动的最高领导机关。大会选举陈嘉庚先生为主席，庄西言、李清泉两先生为副主席，总会办事处设在新加坡。大会的《宣言》是：“愿我八百万同胞自今日起，充大精诚，固大团结，宏大力量，以为我政府后盾，则抗战断无不胜，建国断无不成”。会上，各地与会华侨代表一致作出了每月为祖国捐献国币400万元的重要决议，直到抗战最后胜利为止^①。

南侨总会成立后，到1940年，由它领导的基层抗日救国组织已达到702个。南洋800万侨胞，在南侨总会的统一领导下，高举抗日救国旗帜，第一次做到了不分地域派别，不分阶级阶层，不分政治倾向，共同为挽救中华民族的危亡而共同奋斗。涓涓细流一旦汇聚成为大江长河之后，终于成为一支强大的抗日救国力量。

“南洋华侨筹赈祖国难民总会”（“南侨总会”）的成立，标志着南洋800万华侨民族意识的加强，爱国主义觉悟的提高；标志着南洋侨胞自觉地走向了大团结、大联合，决心以统一的步骤、统一的行动、统一的力量为拯救国家的命运去同

^①以上资料均来自蔡仁龙、郭梁：《华侨抗日救国史料选辑》，1987年闽管出刊（内）002号第12页至14页。

日本帝国主义决一死战；标志着南洋华侨的抗日救国运动已经发展到了一个新的更高的阶段。

南洋华侨机工回国参加抗日战争，便是在南侨总会直接的号召、动员、组织和派遣下实现的。

第二、开展财力和物力支援、反投降斗争和对日经济斗争。

1、财力与物力的支援与贡献

南侨总会及其下属的基层抗日救国组织，在当时的环境和条件下，以开展各种形式的募捐活动，为祖国募集抗战资金和抗战物资为首要任务。

——财力的支援与贡献：

在南侨总会的统一领导下，在各地抗日救国组织的宣传动员下，南洋华侨踊跃捐款，广泛、深入、有效地开展筹赈工作，很快出现了“风起云涌、山呼海啸，热烈情形，得未曾有”的形势。南侨总会主席陈嘉庚先生在南侨总会成立的当天，就带头认了“长月捐”（每月捐）2000元，直至抗战胜利为止。华侨叶玉堆先生一次性认捐10万元。据估计，南侨总会从成立到太平洋战争爆发时的4年中，仅计筹交给国民党政府的捐款，总数已达国币5亿元^①。据陈嘉庚先生估计，自1939年至1941年间，南洋华侨每人的月平均捐款额为：菲律宾华侨5元，马来亚华侨1.75元，缅甸华侨1.2元，印尼华侨1元，越南华侨0.5元。南洋华侨每月总共筹款额在700万元以上^②。

随着国内局势的变化，越来越多的华侨把抗战胜利的希望寄托在中国共产党领导下的人民抗日武装力量身上，从而也加强了对这支力量的直接支援。南洋华侨的许多抗日救国组织，把大量捐款和物资直接送交给八路军、新四军和华南抗日纵队。与此同时，不少地区的华侨还成立为支援八路军、新四

^①陈嘉庚：《南侨回忆录》，香港草原出版社1979年版第344页。

^②《回忆陈嘉庚》文史资料出版社1984年版，第10页。

军的专门筹款组织。马来亚成立了“援八援四委员会”；菲律宾成立了“陕北公学捐募基金委员会”。据不完全统计，从1937年至1941年，南洋华侨向中国共产党领导下的抗日武装的捐款不少于国币1000万元。

——物力的支援与贡献：

南洋侨胞竭尽心力，从物质上给祖国抗战以巨大的物力支援。在八年抗战中，南洋侨胞在南侨总会的号召、动员、组织和领导下，在各地抗日救国团体或组织的积极发动和支持下，通过各种渠道、各种方式购置了大批的药品、医疗设备、衣物、粮食以及飞机、坦克、汽车、弹药、武器零件等军事物资，源源不断地运往祖国，支援祖国的抗日战争。

据不完全统计，1937年至1940年期间，海外侨胞（其中主要是南洋侨胞），共捐献飞机217架、坦克27辆、救护车1000辆、大米1万包（仅只泰国一地），以及大量的药品、医疗器械、雨衣、胶鞋等各种急需的作战物资①。

南洋侨胞在给祖国抗日战争以物力支援的过程中，出现过许多可歌可泣的动人事迹。当时，缅甸华侨约有30万到40万人，抗日救国运动高涨而活跃，除了捐款之外，抗日救国运动组织还“发动华侨妇女募捐布匹棉花，自己动手缝制棉衣捐赠祖国难民同胞。仅从1937年10月至1939年9月，缅甸华侨就捐献了衣服32.52万件，新棉衣1.16万件，麻袋18.35万条，以及69箱药品，14架飞机。1939年6月，‘缅甸华侨号’战斗机在重庆上空与敌机空战，功绩卓著，旅缅侨胞尤为振奋，掀起更大捐献热潮”②。

南洋广大侨胞对祖国抗日战争的巨大支援，无论是对祖国国内全体人民还是对在战场上与日军直接作战的将士来说，既

①转引自前揭书蔡仁龙、郭梁：《华侨抗日救国史料选辑》，第22页。

②同①。

是一种巨大的物质支援，又是一种精神上的激励。

2、反对投降和分裂的斗争。

1938年，在广州、武汉相继沦陷的紧急情势下，国民党副总裁汪精卫与日本帝国主义暗中勾结，公然向日本提出了以“和平方法解决纠纷”的主张，一时间妥协投降气氛弥漫国民政府所在地重庆，不仅使整个中国的抗日战争出现危机，而且也使抗日民族统一战线面临解体的危险。

汪精卫准备投降的“主张”，立即遭到了中国国内人民激烈反对，也遭到了海外爱国华侨的坚决反对。南洋爱国华侨的领袖陈嘉庚先生得知此情后，拍案而起。接连三次直接致电汪精卫，怒斥其投降主张，严厉警告他对日“和平决不可能”，

“今日国难愈深，民气愈盛，宁为玉碎，不为瓦全，继续抗战，终必胜利，中途妥协，实等自杀，孰利孰害，彰彰明甚，若言和平，试问谁可服从”，“海外全侨，除汉奸外，不但无人同意中途和平谈判，仰且闻讯痛极而怒”。①陈嘉庚先生还代表南洋广大爱国侨胞严厉斥责汪精卫：如果投降日本帝国主义，必将落得个“秦桧阴谋，张昭降计”的可耻下场②。眼见汪精卫执迷不悟，已不可救药，陈嘉庚先生遂于1938年10月以其参政员身份，在重庆第二届国民参政会上，提出了“敌未出国土前言和即汉奸”的提案，获得了一致通过，给妥协派以极大的打击。陈嘉庚先生代表南洋广大华侨提出的这一提案，是南洋侨胞的心声，像迅雷一样震动了国民党朝野上下，抗日救国志士邹韬奋先生把这寥寥十一个字的提案称之为“是几万字的提案不及其分毫，是古今中外最伟大的一个提案”③。

1938年12月，汪精卫一伙公开叛国投敌，南洋各地华侨迅速掀

①陈嘉庚：《南侨回忆录》，香港草原出版社1979年版，第71页。

②同①。

③引自陈嘉庚：《南侨回忆录》，草原出版社1979年版，第77页。

起了声讨汪贼、反对卖国投降的运动。陈嘉庚先生代表南洋华侨致电蒋介石先生,强烈要求,“宣布其罪,通缉归案,以正国法,而定人心”^①,后来,当知道国民党和国民党政府只开除汪精卫的党籍,未宣布国法处分,陈嘉庚先生又致电追究:“今日前方将士浴血挥戈,后方民众卧薪尝胆……而独容汪贼与其党羽逍遥法外,实南洋八百万侨众所莫解”^②。

抗日民族统一战线是中国人民进行统一持久抗战并取得战争胜利的重要保证,因此,每当国民党中的顽固派掀起反共高潮、破坏抗日民族统一战线的时候,海外华侨总是旗帜鲜明地站出来抨击顽固派,反对分裂,维护抗日民族统一战线下的团结抗战大局。

1939年底至1940年3月,正值抗战进入最困难、最关键时刻,国民党中的顽固派掀起了第一次反共高潮。陈嘉庚先生率领“南洋华侨回国慰劳视察团”(简称“南侨慰劳团”)于此时回到国内慰劳抗日军民。他和慰劳团在访问重庆后,又决定访问延安。他和慰劳团不顾“蒋介石怎样捧他,拉拢他,随后又怎样干扰他和中共领导人接触,阻挠他前往陕北,都不能动摇他探索国共磨擦真相,劝说国共两党团结抗战的决心”^③,无论在重庆还是在延安,他都坚持向国共两大党领导人陈述广大侨胞的希望:“抗战一定要坚持下去,团结一定要加紧,汉奸汪精卫分子一定要铲除,只有这样才能激励侨胞爱国之心,积极帮助祖国抗战”^④。他在延安停留38天,会见了毛泽东主席、朱德总司令等中共领导人,参观并考察了陕甘宁边区军民的生产、生活和社会情况。他在“访问重庆与延安之后,

①《回忆陈嘉庚》,文史资料出版社1984年版,第11页。

②同①

③《回忆陈嘉庚》,文史资料出版社,1984年版,第12页。

④转引自蔡仁龙、郭梁:《华侨抗日救国史料选辑》,1987年国出竹刊(内)第002号,第37页。

醒悟过来了，分清谁是谁非，从而把民族的命运寄希望于中国共产党身上”。后来，他在《南侨回忆录》弁页上写道：耳闻目睹各事实，见其勤劳诚朴，忠勇奉公，务以利民福国为前提，并实行民主化，在收复区诸乡村推广实施，与民众辛苦协作，同仇敌忾，奠胜利维新之基础。余观感之余，衷心无限兴奋，梦寐神驰，为我大中华民族庆祝也”^①。陈嘉庚先生带着抗战必胜的坚定信念返回重庆后，用事实驳斥了国民党中的顽固派对八路军、新四军的诽谤，并警告说：“至若欲消灭共产党，此系两党内战，南洋千万华侨必不同情……”^②。

1941年1月，国民党中的顽固派又掀起了第二次反共高潮，制造了震惊中外的“皖南事变”，广大华侨对这种分裂团结，破坏抗战的倒行逆施行为极为愤慨，群起谴责，与顽固派进行了针锋相对的斗争。

3、为削弱日本帝国主义的侵华军事力量开展了卓有成效的经济斗争。

为了削弱日本帝国主义的侵华军事力量，南洋广大爱国华侨除了进行广泛的抵制日货运动外，还广泛地开展了集体罢工，不为敌人服务，反对资敌运动，等等。这些斗争，不仅从经济上制裁、打击了敌人，而且从政治上灭了日本侵略者的气焰，长了华侨的志气，也争取了国际友人的同情，推动了世界反法西斯斗争国际统一战线的发展。

在以上历史实际面前，回过头来再看产生在这一热潮中的南洋华侨机工回国参加抗日战争这一壮举，就不难“见著而知微”或“见微而知著”了。这些历史事实表明，在抗日救国的社会思潮中，“抗日救国”这一伟大的政治口号，已深入侨胞的心，已变成侨胞的政治行动，已使华侨社会变成成为“敢

^①陈嘉庚：《南侨回忆录》香港草原出版社1979年版第3页。

^②《回忆陈嘉庚》，文史资料出版社1984版，第131页。

怒、敢骂、敢斗争、敢除恶务尽”的社会①，已使华侨的“思想认识出现了飞跃的变化”②。千百万华侨团结在“抗日救国”这面大旗下，为了中华民族的生存，为了中国的兴旺、发达和进步，即使是赴汤蹈火也在所不辞。在这样一种抗日救国热情空前高涨的社会环境中，在这样一个华侨已经觉醒了的历史背景下，南洋华侨机工回国参加抗日救国斗争之举，就是必然的了。

第六节 南洋华侨机工准备回国参加抗日战争

1937年7月7日，芦沟桥头不甘屈服于日本武力侵犯的中国士兵，以英勇还击的枪声宣告了抗日战争的开始以后，中国人民决心以最大的牺牲结束长期遭受日本帝国主义任意宰割的历史，决心用铁和血洗刷长期蒙受的侮辱。

战争在教育着每一个生活在国内的中国人，战争也在教育着每一个生活在海外的侨胞。中国人民在战争中觉醒，觉醒了的中国人决心进行殊死的战斗。

但是，战争的形势却在逐日地恶化！

日本是一个小而强的帝国主义国家，中国是个大而弱的半殖民地半封建国家；日军处于战略进攻态势，中国处于战略防御态势；日军的装备、火力、训练、机动能力、海空力量、后勤供给等，都远远优于中国军队。因此，战争开始的形势对中国十分不利。

要改变敌我力量对比，将经历一个难度很大、时间很长的过程。因此，中国只能实行持久战，以空间换取时间。这就需要更为广泛地动员国内外人民的力量去反击、消耗日军力量，以争取最后的胜利。

由于未能实行积极、正确的战略防御，更由于对日妥协思潮的影响，国民党政府领导下的军队，虽然也在抗战，却在战争的第一阶段，即前15个月，便使北平、天津、太原、济南

上海、南京、武汉、广州等战略要点，以及连接这些要点的交通线全部陷落敌手。与此同时，上海、广州和华南各个接受外援的咽喉港口，均被日军切断。预料中的“中方失地甚广、日军占地甚广”的现象，终于发生了。

战局急剧地继续恶化着！

日本军队的侵略“战绩”，鼓舞着日本本土上指挥作战的“大本营”，驱使日军更加疯狂地向中国内地“挺进”。日军的烧杀、掳掠、奸淫、更呈残暴、疯狂和不可遏止之势。

在民族危亡的重压下，战局不断恶化的情势，促使海外华侨社会中的优秀儿女为拯救民族危亡，更广泛、深入地进行着誓与日寇决一死战的自我动员。于是，一种新的思想、精神和行动出现了——“宁为玉碎，不为瓦全”，宁肯血洒疆场，“魂落故土”，回国直接参战，绝不苟且偷安。此时，有许多华侨开始自觉地投奔祖国，直接地拿起武器参加战斗。这些优秀的海外中华儿女，这些满腔热血的海外赤子，有男有女，有老有少；有单身的，有结伴的，有集群的；有公开回归的，有秘密出走的；有的直奔抗日根据地延安，有的直接加入八路军、新四军和琼崖纵队；有的辗转进入敌后抗日根据地参加抗日武装力量，有的参加国民党领导下的抗日队伍，他们以自己的血肉之躯，决心为抗日战争的胜利，为国家的独立，为民族的生存，作出应有的贡献。

据有关资料的不完全统计，仅广东籍华侨回国直接参战的人数即达4万多人。其中南洋华侨约计4万余人，美洲和澳洲等地的华侨约计1000余人。

毛泽东主席当年的汽车司机便是一个华侨，八路军总司令部王家坪的司务长便是华侨罗让道同志。归国华侨男女青年，出生入死，战斗在各条战线上，其中有许多华侨青年。他们在中国共产党的培养教育下，经过战火的锻炼和考验，成为了忠

诚的无产阶级革命战士。他们中间还出现了许多抗日英雄，有许多人在抗日前线或后方根据地献出了年青、宝贵的生命。著名的八路军女英雄李林便是这样的典型。她壮烈殉国时，年仅21岁，中共中央妇委发出唁电称她为“女共产党员的光辉模范，全国女同胞敬爱的女英雄”。

战争在教育着华侨，战争在激励着华侨，战争在催促着华侨回归，直接投向抗日的疆场！

1938年10月，武汉、广州相继沦陷后，中日战争进入了相持阶段。在此阶段，日本为急于解决中国问题，在“确保占领区”的前提下，虽“不企图扩大占领区”，但为改善其态势，却加强了对中国的军事压力，继续在正面战场不断发动战役性攻势。特别是在1939年2月攻陷海南岛以后，南洋出现危机，日军随时可以轻取中南半岛，然后南进夺取整个东南亚。一场在太平洋地区进行的战争（日本称为“大东亚战争”），迫在眉睫了。

一方面，是祖国的民族危机日益深重；一方面，南洋华侨在侨居地的政治、经济权益已面临侵犯。在这种紧迫的情势下，南洋华侨进入了几乎是磨拳擦掌的状态。工农商学各界成千上万的华侨青年；各技术部门、交通部门中的华侨青年，都已从思想上和精神上作好了随时响应祖国的召唤，回国参加抗日救亡战争的准备。

尽管对于每一个即将“出征”的华侨青年来说，前途凶吉难卜，但是，“千秋万岁名，寂寞身后事”，这些满腔热血、志在报国的海外赤子，一切都在所不计，做好了充分准备。尽管这的确是一种残酷的自我抉择：“出不入兮往不返”，“首虽离兮心不怨”，他们毫不吝惜为祖国奉献自己血肉之躯。

第二章 南洋华侨机工回国参加抗日救国战争

第一节 抗日战争呼唤机工回国参战

中国的抗日战争进入“相持阶段”以后，日本总兵力的55%和陆军兵力的60%以上被钳制在中国战场上。日本“大本营”为了摆脱双方“相持”的局面，尽快“解决中国问题”除了在中国的正面战场上猛烈地、不断地发动战役规模的攻势的同时，还采取了加强陆海军航空兵对我战略纵深重要目标进行轰炸和强化了对我接受外援各咽喉通道的封锁措施。而我方由于反击作战日益猛烈，作战物资消耗逐日增加。这时候一方面外援物资紧缺；另一方面，大批作战物资，又屯积于缅甸仰光、曼德勒、腊戍，受到缺少汽车司机和汽车修理技工的钳制，运输补给不能与前线作战的需要相适应。

在这种情势下，当时驻昆明“国民政府军事委员会西南进出口物资运输总经理处”（以下简称“西南运输处”）的驻新加坡分处（又称“西南运输公司”）的负责人，拜访了“南侨总会”主席陈嘉庚先生，请求支援和帮助。

陈嘉庚先生主张抗战最力，他毫不迟疑地当机立断：南侨总会的任务，决不仅仅只是筹款，只要是祖国抗战的需要，南洋华侨定将全力以赴。

新加坡“西南运输公司”的负责人得知陈嘉庚先生和南侨总会如此坚定、恳切、明确的态度后，随即把情况电告了驻昆明的“西南运输处”。西南运输处主任宋子良立即急电陈嘉庚先生并南侨总会，正式提出“徵募”汽车司机和汽车修理技工，回国参加主要在滇缅公路上抢运作战物资的请求。

“急电”如火！“急电”是雷！

“急电”是祖国的呼唤；“急电”体现的是中国人民抗日战争的紧急的、直接的需要。

在思想上、精神上都已作好了充分准备的广大南洋华侨机工们的“机遇”终于来到了。回归祖国，报效祖国，为同国内同胞一道奋力抗击日本帝国主义的侵略的心愿就要实现了。一场竞相报名和争取合格的热潮，在南洋各地轰轰烈烈地发展起来。

第二节 南洋华侨机工回归祖国

由陈嘉庚先生任主席的“南侨总会”，在接到“西南运输处”的电报后不久，即召开了专门的会议，一致决定立即动员并组织南洋各地的汽车司机和汽车修理技术工人，响应祖国的呼唤，尽快行动起来，回国参加抢运作战物资的服务工作。会议还决定：一方面，尽快在各地华侨报纸上刊登“第6号通告”，广而告之，进行发动；另一方面，直接通知南侨总会各下属分会或分支的抗日救国组织，命其广泛号召、抓紧动员、组织华侨有此一技之长者就地报名待选。

于是，南侨总会的“通告”，借助于华侨报纸为媒介，飞向南洋各地、飞向南洋华侨社会的家家户户、角角落落。

“徵募汽车修机驶机人员回国服务”

“为通告事，本总会顷接祖国电委徵募汽车之修机人员及司机人员回国服务（修机者按数十人），凡吾侨具有此技能之一，志愿回国以尽其国民天职者，可向各处华侨赈筹会或分支各会接洽，并注意下列各条方可。

（一）熟悉驾驶技术，有当地政府准证，粗识文字，体魄健全，无不良嗜好（尤以不嗜酒者），年龄在四十以下二十以上者。

(二) 薪金每月国币三十元,均由下船之日算起,如驾驶及修理兼长者,可以酌加,须在工作时,审其技术而定。

(三) 国内服务之地,均在云南昆明,或广西龙州等处,概由安南入口,旅费则由各地筹赈会发给。

(四) 凡应徵者,须有该地妥人或商界介绍,知其确具有爱国志愿者方合。

(五) 本总会经函达各地筹赈会负责徵募,各筹赈会如经徵取考验合格者,计有若干人数,须即列报本总会,至应募前往安南路程,如能由所在地筹赈会办妥手续,直接出发,固妙,否则可由本总会设法办理。

事关祖国复兴大业,迫切需要,望各地侨领侨胞,深切注意办理是要,此布。

南洋华侨筹赈祖国难民总会

第六号通告

中华民国二十八年二月七日”①

“事关祖国复兴大业”,这份量是够重的了!

“迫切需要”,这要求是够紧迫的了!

这《第六号通告》,是号召书,是动员令!

于是,迅速掀起的“报名”运动,像山洪爆发,似海潮涌荡,冲击着南洋各地的华侨社会。成群结队的热血青年,涌向各报名地点。这中间,有些人为了“考验”合格,有自我升高年龄者,有“隐瞒”实足年龄而自我减少岁数者,更有甚者:女扮男装。

经过“考验”,最后选定的“合格”人数是3100余人。仅

①陈嘉庚:《南侨回忆录》,香港草原出版社1979年版第86页。

就汽车修理技工人数来说，也远远超过了西南运输处“按数十人计”的原订要求。

自1939年3月开始，一批又一批的、总共九批南洋华侨机工依次出发了。每批出发的机工们，都身着统一的制服，列队整齐，步伐一致，穿行于十里长街两旁欢送的“人墙”之中，掌声、口号声、欢呼声如狂涛，震动着异国的土地。码头上欢送的人潮如海，父送子，妻送夫的可歌可泣悲壮情景激动着人心，惜别的哭声、辞别的誓言憾天动地，几乎每一个回国参加抗战的机工，都有一篇这样难忘的经历。当时出征者们的前途、命运，将是什么？没有人知道。也没有人去想这个问题，更没有人去问这个问题。人们的脑际里只有一个共同的信念：同日本帝国主义入侵者决一死战！这群志愿报效祖国的热血华侨青年的头脑中所容纳的祖国和民族的份量，远远超过了自己宝贵的生命和生命的时限。

要走的人是那样的激动、自豪；留下的人是那样的依恋、深情。这情景，这场面，同当时国内各抗日根据地父送子、妻送郎的情景、场面交互辉映，组成了中华儿女慷慨悲壮的征战总乐章……

其实，在南侨总会发布《第六号通告》之后，许多热心善思的华侨和华侨团体就开始在为机工们的未来战斗作具体的准备工作了。在马来亚檳城，当地筹赈会倡议成立了“汽车司机公会”，负责机工的检验、选送工作；并请中学里的体育教员，给机工做准备入伍的军事训练；“请中华中学、同善学校和丽泽学校的三位教员来为机工补习文化；发动缝纫店、服装店给每位归国机工赠送一套中山装、一套短便衣；动员橡胶厂赠送每人一双球鞋；金店和百货店赠送每人一条英国羊毛毯；并发动酒楼、饭馆在机工出发前假‘春满园游艺场’和‘紫罗兰酒家’为机工招待一顿送行顺风酒。临起程那天举行欢送大

会，整个‘春满园游艺场，人山人海，‘水泄不通’。当地社会名流、各界人士均前来送行，机工队列经过街道时，每条街都张挂横幅标语，队伍所过，万人空巷。码头送行的主要是工人、学生及机工的亲人、朋友。由于人多，码头木桥被挤倒，幸水潮已退，人皆平安”①。在新加坡，曾在南侨总会会址“怡和轩”举行盛大的欢送机工回国仪式。陈嘉庚先生亲自出席，并在会上发表讲话，赞扬机工是代表千百万侨胞出力，要坚持到最后胜利。他还说，祖国山河可爱，需要爱国青年去保护，你们的责任就是去保卫国家，争取民族的生存②。不有个人之所废，何有国家之兴旺？新加坡“有一位机工在洋十余年，每月收入坡币二百余元，自甘牺牲，并招同伴十余人，带其全副机器前往”③。象这样的机工，工龄长，薪资高，生活富裕，家境美好，却废弃自我，毅然回国，舍己耘国，宏大民族之光，体现了华侨崇高的爱国主义精神。檳城摩托汽车修理厂的一位师傅，更是难能可贵，不仅自己立志回国，而且还带着两个徒弟一道回国④。

“1939年新加坡中华总工会动员号召在陈嘉庚先生的领导下，派遣一些有技术、身强力壮的青年回国参加抗战，我是第五批被录取的，在新加坡我（郑文通）是个汽车司机，总想回国为抗日出一点力，那怕战死疆场也尽了我一片赤子之心。当时广大华侨喊出了这样的口号：‘生是中国人，死是中国鬼’，这口号道出了满腔的爱国热情”⑤。

“1939年，我（林福来）是个年满20岁的热血青年，看到

①庄明理：《陈嘉庚与华侨机工》，载《回忆陈嘉庚》文史资料出版社，1984年版，第113页至114页。

②李永乐：《八十先锋队》，载新加坡《联合晚报》，1987年5月30日。

③陈嘉庚：《南侨回忆录》，香港草原出版社1979年版第58页。

④《回忆陈嘉庚》，文史资料出版社1984年版，第114页。

⑤南侨机工郑文通回忆录（书写稿）。

祖国遭难，心里很痛苦。我想，我虽然出生在国外，但是个堂堂正正的炎黄子孙，如果祖国亡了，对我们海外华侨将是个奇耻大辱！现在祖国面临灾难，我应尽一个华夏子孙的义务，报效祖国。我心里想，我会开车又会修车，不是非常符合机工的条件吗？

“于是，我和几个朋友一道，在马来亚的太平县报名参加了‘南洋机工回国抗日服务团’，决心为保卫神州而战，为反对法西斯的侵略而战！

“听说我要回国参战，亲戚朋友都舍不得我走。有的亲戚甚至提出，愿将自己的女儿许配给我，条件是只要我留下。特别是，与我相依为命、年仅18岁的弟弟林亚水，更是哭着不让我离开他。可我回国抗战决心已定。我向他们表示，等回国赶走了强盗，定将荣归故里，回报亲人。亲人和朋友们见我主意已定，也不再强留，便为我打点行装。

“我把弟弟托付给了亲人，便挥泪告别了亲戚朋友，登上了运载第五批机工回国的轮船，从新加坡出发了……

“启程那天，码头上人山人海，送行的华侨和亲人们排着长队，夹道欢送我们这些穿着刚发的崭新机工工装的参战青年。我们迈着大步，踏上了抗战征途，岸上的人们摇着旗帜，高呼‘打倒日本帝国主义！’看到如此场面，我们个个紧握双拳，热血奔涌，似乎即刻与日本鬼子交手拚杀一般”①。

“我们身居海外的爱国华侨，对日寇侵华屠杀中国同胞的滔天罪行，无不义愤填膺，愤恨无比。1939年间，南洋华侨筹赈总会代国民党征募华侨机工回国参加抗日服务，在侨领陈嘉庚先生的号召下，我们（韩利丰等）为了祖国的需要，抛弃了优裕的工作待遇，告别了慈爱的双亲，温情的妻子和天真烂漫

①南侨机工林滔来回忆录（书写稿）。

的孩子，回到祖国的怀抱，投入抗日抢运军用物资的战斗行列。”

“1939年，由于滇缅公路急需大批机工，经‘南侨总会’登报征募，极大激发起华侨青年的爱国热情。消息传到泰国，我（蔡汉良）很激动，我是司机又是机修工，应发挥特长回国效劳，于是下决心报名回国。

“可是，一想到家族大概不会同意，该怎么办？当时我21岁，血气方刚，干脆就来个先斩后奏，于是偷偷乘车到几十里外的董里十呈筹赈会去报名。

“在董里十呈，竟遇到一段小小的插曲，差一点被留下改变了我的命运。原来，在那里报名时，偶然被叔父的一位老朋友王联辉（惠安人）看到。他是个侨商，一向对我多加关照，并且早就有将其在念中学的女儿许配给我之意。因此，当他得知我要回国抗日之时，便好心好意地让我选择几条：①留下与其女成婚；②暂时不结婚也不勉强，就租一间铺面，让我独立开店，做收购橡胶的生意；③若是喜欢开车，就将其16部汽车让我挑选所满意的，自己去经营一个客运公司。可是，爱国热情使我认识到国难当头，无国便无家，于是婉言谢绝了叔父老友的好意，横下一条心：报名回国。

“与我同时报名的有30多人，可是经过一番周折，许多人走不了，乃由当地筹赈会一个负责人自费带领我们一行7人到槟城加入第九批回国队伍。我在1938年8月8日离开泰国之时，给伯父、婶婶、王联辉等留下三封信，而三人都追到槟榔屿。婶婶是泰国人，她说：‘我今天是特意来追你回去的，若不回去，今后就永不相认了！’王联辉也赶来，见留我不住，就在‘天天酒家’宴请我。当伯父杵着拐杖准备来要我回去之时，我已离开槟城了。

“我们到达槟城时，受到在泰国的留学生的热烈欢迎，并

合影留念。

到新加坡又受到隆重的欢送……同年8月14日，由新加坡搭船出发，26日到昆明”①。

“在回国的‘南洋华侨回国机工服务团’中，还有一些华侨女青年，其中有一位名叫白雪娇（现名白雪樵）的在行前写给她父母一封发自心底的声音的告别书。‘告别书’中语重心长，它表达的既是她自己又是代表千百万华侨的心声，是一份重过万斤的人生价值取向的决心书：

‘亲爱的父母亲：别了，现在什么也不能阻挠我投笔从戎了。我知道父母亲一向是明情达理的，对于女儿的行动，是不会有异议的。我之所以不别而行，这是女儿勇气不够的缘故，因为骨肉之情，总是难免的，我深恐突然提出这意思，母亲一定是会激动而流泪的。我虽是立志报国，为了这天生而感动的弱质，或许是会被私情克服的。所以为补救这缺点，只得硬着心肠，瞒着你们，走了。我知道，母亲是会因此伤心一场，但是我相信，父亲是不会责怪女儿的，一定是引为荣幸的事。

‘走之前，我是难过极了，在每分钟内，我的心里起着数次矛盾冲突。家是我所恋的，双亲弟妹是我所爱的，但是破碎的祖国，更是我所怀念热爱的。所以虽然几次的犹疑、踌躇，到底我还是怀着悲伤的情绪，含着辛酸的眼泪踏上征途了。

‘这次去，纯为效劳祖国而去的。虽然我是社会上一个不值得注意的虫，虽然在救国建国的大事业中，我的力量简直是不够不上‘沧海一粟’，可是集天下的水滴而汇成大洋。我希望我能在救亡的汪洋中，竭我一滴之微力。

‘亲爱的双亲，此去虽然千山万水，危安莫卜，是不免凄怆心酸。但是，以有用之（身躯），以有用之时间，消耗于安逸与无谓中，才更是令人哀惜不置的。因为生活就是斗争，尤

① 以上均转引自华侨机工《回忆录》（书写稿）。

其是在祖国危难的时候，正是青年奋发效力的时机，能亲眼看见祖国决死斗争以及新中国孕育的困难，自己能为祖国做点事，就觉得此是不曾辜负父母亲的养育之恩。”①

她，还有3200余名华侨机工们，何曾只是在“救亡的汪洋中”尽“一滴之微力”！她和他们是铁、是火！在战争所造成的这“十冬腊月里”，在战火所造成的“芳林寥落”的环境中，竟然有“红杏”出墙，该是多么艰难，又多么可贵！

值得特别一提的是，陈嘉庚先生不仅积极、认真和负责地主持招聘机工的全部事宜，还亲自向中国有关当局推荐机工。如1939年3月12日，陈嘉庚先生就曾亲笔写信给有关当局，介绍王亚龙等前来中国参加抗日战争。信中说：“此次机工回国服务人员计有二百零八名，其中有印籍王亚龙一名。马来籍马亚生一名，均由太平埠筹赈会转派前来。查两名外籍人均能操中国语言，又能初识中国文字，因其幼时即与当地华侨一地生长，对中国抗战甚表同情，故此次亦愿参加华侨青年回国服务。经由该地筹赈机关详细调查，除同情中国抗战外，并无其他企图。如不许以前往，为未免使其失望。”②

此外，陈嘉庚先生还亲自致函给西南运输处主任宋子良，满腔热情地介绍机工成员情况，如1939年7月17日，他在给宋子良的信中说：“现本会征募第八批机工三百四十名已于今日搭丰祥轮起程赴越返回。查此次机工是特殊技能，计有两位，一位总领队黄景镇，一为槟城队田穗九，黄君在此间马来亚摩托车厂任技师职，月薪二百元，其人与前批王文松同一具有优良技能，今次亦弃职回去，请特予拨擢，以资鼓励，田君系热血男儿，富有机器电器学识，曾于广九铁路、粤汉铁路、香港汽车工厂、太古船厂、北婆罗洲火车工厂历任装置火车修整机

①中国华侨历史学会：《侨史资料》，1987年第2期第23页。

②云南省档案馆编：《云南档案资料》（内部发行），第15期第3页。

器电机各职，经验丰富，皆有任职证明书以资验证。今激于爱国热忱，情愿弃职自备资金返回服务。如此热忱，实属难能可贵。敢请贵处甄别选用，以展其才，而遂其愿，实为至望”。①

参加机工队伍的，有来自全南洋各地的爱国青年。如新加坡、马来亚所属的檳城、沙撈越、霹靂、太平吉打、彭亨、丁加奴、荷属印尼的泗水、巨港、泰国南部、苏门答腊等地，年龄多在20岁至40岁之间。

1939年2月18日，第一批华侨机工由廖国雄、白清泉率领，由新加坡启程，经越南海防抵达昆明。其后，一批又一批机工分别经由越南、缅甸等地抵达祖国，开始了他们报效祖国的英雄壮举。

前后回国参加运输任务的机工有九批共3193人。其中有4位女侨胞，她们是：陈娇珍、白雪娇、朱雪珍、李淑美。

一群八百万南洋华侨的优秀儿女，背负着八百万南洋华侨的重托，为报效祖国，为直接参加抗击日本帝国主义的侵略，回归了。在启程的汽笛就要长鸣之前，送行者们用高昂的声响朗诵着“临别赠诗”！

“司机、司机，
你们有勇气，
炎黄子孙的后裔。
司机、司机，
你们是华侨的好子弟；为了振兴中华，
辞父兄离子别妻，
回国去杀敌，
真是了不起！
司机、司机，

①云南省档案馆编：《云南档案史料》（内部发行），第15期第21页。

我们翘首等待你们胜利的消息。”①

在这诗的朗诵中，启航的汽笛长鸣了。成千上万的送行者们，挥手向出征的机工们告别……机工们乘坐的船只乘风破浪，向战火纷飞的祖国驶来……在波涛的伴奏声中，机工们唱着《运输救国歌》：

“同学们，别忘了我们的口号，
运输救国，安全第一条。
车辆的生命，同样地重要，
好好地保养，好好驾，快把运输任务达到，
再把新的中国来建造。
同学们，别忘了我们的口号，
生活要简朴，人格要高超，
不许赌钱不许嫖，快把烟酒齐戒掉。
听啊！那怕到处敌机大炮，
宁愿死，不屈挠，
努力保家，忍苦要耐劳，要耐劳。
同学们，别忘了我们的口号，唤醒着同
胞，团结着华侨，
不怕山高，不怕路遥，收复失地，赶走强盗，
把民族的敌人快打倒、快打倒。”②

青山遮不住，毕竟东流去！机工们回来了。一群海外游子回来了。他们都正值最美好的年华时期，但他们青春年华的真正价值，将从这时开始闪现光彩夺目的意义和份量。他们将自置死地而后生。他们的生活将从零开始。

①中国华侨历史学会：《侨史资料》，1988年，第6期第18页。

②新加坡《联合晚报》1987年5月31日

对于八百万南洋华侨高度爱国主义之情，对于支持机工们回国参战的亲属们顾全民族大业之心，对于爱国华侨领袖“华侨旗帜”陈嘉庚先生，及在其领导下的“南侨总会”和其下属各分会，各分支机构雷厉风行，坚决支持祖国，大力号召、动员、组织机工回归之功，西南运输处曾多次表示感谢。1939年4月18日，西南运输处致函南侨总会说：“贵会领导侨胞返国服务，增加抗战力量。热心爱国，良深感佩。”^①1939年5月15日，宋子良再函陈嘉庚先生并南侨总会：“迭函贵会代募回国服务之华侨机工，技术俱臻优良，并能遵守纪律。现在各地侨胞复能踊跃自愿应募，足证热心祖国，国事大有可为。仰亦证诸先生之力不逮此。本处令人感佩之余，并为国家前途庆幸。”^②

西南运输处主任宋子良先生还为感谢陈嘉庚先生“鼎力报国”之举，向国民党政府最高当局提出请求嘉奖陈嘉庚先生，以表彰其爱国、报国、救国的卓越功绩：“本处经陈嘉庚先生介绍南侨机工回国服务……陈先生热心爱国，不辞劳苦，诚属难能可贵，拟悬钧座电令嘉奖，以励来兹。”^③

这“致函”，这“致电”，这“请求嘉奖书”，显现的并非只是个人与个人之间，国内西南运输处与南侨总会之间的情谊。更深层次的内涵，是国内国外、祖国与侨胞血肉相连、息息相通的关系的具体表现。

在历史使命的驱使下，回到国内的南洋华侨机工们，就要开始他们悲壮的征程！

①云南省档案馆编《云南档案史料》（内部发行）第15期第11页。

②同①，第15页。

③同①，第16至17页。

第三节 关于南侨机工的实际工作与确切人数

历史文字资料，常常被视为研究历史问题的“文徵”依据。岁月悠悠，时去已久。关于南侨机工的实际工作与其确切人数，还是让我们引录一篇文字资料予以说明。

华侨回国参加实际工作

以上所陈，均系吾侨在海外之活动概况，兹在略述侨胞回国参加实际工作之情形于下。民国二十七年，吾国新都奠定于重庆后，即有召集参政会议之举，南洋侨胞荣任参政员者共计六人，马来亚方面计两人，即胡文虎先生与陈嘉庚先生是也。惟此两大侨领，均以公私汇集，无法回国，胡先生特派代表驻于新都，俾便参加会议，而陈先生则随时电陈意见，提出议案，故实际上与两先生之回国参加者无异。吾国惟一之中央军校，于抗战发动后，亦来马来亚招生，业已举办两次，共录取学生约百人，于是青年侨胞得有回国从戎之机会矣。此外青年自动回国，不辞跋涉，前赴昆明重庆，以致远抵陕北者，亦颇不乏人。于此可见青年侨胞对抗战情绪之热烈矣。医生，救伤队及各种技术人员，亦常就地征求，远送回国，分配于前线后方，使吾国军事进行，颇获裨益。但侨胞回国参加之实际工作，人数最多，效率最大者，莫过于驾驶与修理汽车之机工，吾国近数年来，各省公路本已逐渐发展，自战事西移后，关于西南及西北各省公路之兴筑，尤猛烈进行，以致国内机工不敷分配。而马来亚方面素称公路发达地区，吾侨之从事于驾驶修理者，人数极多，吾国政府有鉴于此，遂委托各地筹赈会代为招

募。凡熟练之机工，立可派遣回国，凡未谙汽车驾驶修理之术，而有志回国服务者，则可先入新加坡之机工训练所，待训练成熟，经考试及格后，亦可遣回服务。至于回国川资，则由吾国政府酌给，一切待遇则较国内之机工为优，故自民国二十八年二月发动此事以来，从马来亚先后回国之机工已达三千余人，其所取回国之途径，计分两路，即一循越南海防而达祖国，一循仰光而入云南是也。兹将回国机工总数列表于后，以供参考。

附：民国二十八年马来亚回国机工一览表

一、由马来亚经越南回国者

类 别	派回日期	人 数
第一批	二月十八日	80
第二批	三月十三日	207
第三批	三月二十七日	594
第四批	四月十日	158
第五批	五月二十三日	530
第六批	六月三十日	124
第七批	七月十九日	118
第八批	七月三十一日	336
第九批	八月十四日	507
共 计		2654

二、由马来亚经仰光回国者

类 别	派回日期	人 数
第一批	四月五日	344
第二批	七月二十八日	87
第三批	八月九日	62
第四批	(不详)	34

第五批	九月二十日	3
第六批	(不详)	8
共 计		538

以上两项回国机工总计三千一百九十二人。①

关于南侨机工的人数，本书中常以“三千二百余名”相称，但“总计三千一百九十二人”的统计，是当时南洋华侨青年正式到南侨总会或其下属分会或分支机构办理了回国登记手续，最后由南洋总会具体组织上船回国的统计人数。实际上，在此人数之外，还有一些华侨青年，由于报国心切，迳自回国也参加了机工队伍，但却未在南侨总会的统计之中，因有“三千二百余人”之称。

①摘自1940年《星洲十年》专刊，转引自蔡仁龙、郭梁《华侨抗日救国史料选辑》，闽出管刊（内）第002号第382至383页。

第三章 南洋华侨机工集结昆明

第一节 昆明人民热烈欢迎南侨机工归来

1939年3月，昆明。

春寒料峭，依然盛开着金黄的报春花、火红的山茶花。

虽是一元复始，国却不泰，民也不安。

由于祖国半壁河山失落敌手，昆明已成了中国西南地区的重要后方基地城市之一。所以，机关多，学校多，军队多，难民多……在民族危机气氛的笼罩下，拥挤、混乱，充满了国难空前的情调。

一群海外赤子，一群就要投入抗日战地的华侨机工，在远渡重洋之后，终于回到了这座大自然与人世间的色彩、情调如此不相谐和的城市——昆明的怀抱。

从1939年3月上旬开始至5月下旬，约计两月余时间，第一、第二、第三、第四、第五批南侨机工，乘船经越南西贡或缅甸仰光，分期分批先后来到昆明。至1939年8月下旬，最后一批——第九批南侨机工来到昆明为止，总共约计3200余名（包括迳自来昆者），全部在昆明集结。

由于战况紧迫，事繁任重，西南运输处决定将已经到达昆明的前五批南侨机工约计千余人，先予集中开办训练班，授予军事训练。对于后期到达的南侨机工或视情况“插班”接受训练，或另开新班训练。一般均必须接受两个多月的“军事训练”。

这3200余名南侨机工，主要来自新加坡、槟榔屿（檳城）、马来亚（马来西亚）、吉隆坡、荷属东印度（印度尼西亚）、暹罗（泰国）、法属印度支那（越南、老挝、柬埔寨）、

缅甸各地。其祖籍地多为广东、福建两省。他们由“南侨总会”组编为九批归来，每批自有建制和组织，全部属于有组织回国参加抗日战争的战士。他们有严格的纪律，有明确的参加抗战的目的。有不避肝脑涂地、赴汤蹈火、决不回头的坚定意志和信念。他们是人民的好儿女，是国家的精英，是民族的佼子，与披坚执锐、效命疆场的战士无分轩轻。

中国人本来就热情、好客。何况又是自己的同胞；更何况又是为了报效祖国、增加抗日力量而不惧牺牲由海外归来的同胞。人民在民族危机深重，国难当头的历史条件下，对于任何一种爱国主义的思想和精神，对于任何一种为拯救民族危亡的壮举，总是以最大的热忱给予欢迎、支持和协助的。南侨机工的归来，轰动了昆明，大街小巷的人们，都在谈论着南侨机工们可敬可佩的爱国行为；千家万户的男女老少，都在赞誉着八百万南洋华侨从财力、物力、人力上大力支援祖国抗战的伟大爱国主义精神。

南侨机工们，被集中在昆明市小西门外潘家湾的“军事委员会西南运输处训练所”内。欢迎南侨机工们归来的人群，不断向这里拥来。当时，同济大学随校搬迁来昆明的华侨学生们为了向机工们表示欢迎和慰问，临时编排了一些文艺节目前来机工驻地演出。其中有一出专门揭露日军侵华暴行和中国军民奋力反抗的“活报剧”，演得非常真切、生动。当演到有一位“群众”背负着一名同“日军”搏斗而“受伤”的“士兵”，向一群“百姓”请求给予帮助，“百姓”们义愤填膺地纷纷解囊捐助时，竟然出现了“认戏成真”的场面——台上、台下，群情激愤，机工们纷纷跑上舞台，与台上的“百姓”们混为一体，愤怒地指责“日军”的暴行，竞相解囊捐助那“受伤的士兵”。不久，西南联大的“华侨学生联合会”也召开了盛大的“热烈欢迎南侨机工回国参加抗战”的欢迎大会。他们像久别

重逢的兄弟和亲密战友，促膝恳谈战争的形势、日军的暴行和抗战的决心……。 “五四运动”十八周年到来时，机工们应邀参加了规模空前的纪念大会。抗战到底、决战决胜的战斗诗词的朗诵声，“打倒日本帝国主义”、“中华民族万岁”的口号声，慷慨激昂的演讲声回荡在春城的上空。晚上，从城内城外，四面八方涌来了数十支高举火炬的游行队伍，学生、店员、机工、教授、市民、士兵……高呼着“打倒日本帝国主义”、“抗战必胜”……人民群众以热烈的掌声激励机工们的游行队伍，齐呼“华侨为革命先锋”、“华侨是抗日旗帜”……熊熊的火光映红了昆明的夜空，发自人们心底的最强音响彻春城。昆明在激情中燃烧沸腾！这场面，这情景，被当时的新闻记者们称之为“实空前未有”。

这，哪里仅只是对机工们的欢迎，分明是在“抗日救国”的旗帜下，国内同胞和国外同胞为了共同拯救民族危亡。共同抗击日本帝国主义侵略的心血交融，由此凝聚起来的无坚不摧的力量，即将向日本帝国主义侵略者进行猛烈的冲击！

接着，国民党中央海外部、国民政府侨务委员会和军事委员会西南运输处也于5月5日联合举行了一次盛大的慰劳会，慰问华侨机工。晚间举行的游艺大会更为热烈。当时昆明所有的艺术家如滇剧、花灯、皮影剧、电影、舞蹈等各种文艺团体的著名演员们，为了对机工们的崇高爱国主义精神表示赞扬、敬佩和感激，都以自己最拿手的优秀剧目为机工们作了精采的表演。

6月7日以后，南侨机工们又开始受到昆明城乡各有关方面、社会团体和著名社会爱国人士们的欢迎和慰问。其中，有著名的爱国志士闻一多先生，他为了对南侨机工们表示热忱的欢迎和慰问，亲临导演了当时著名的话剧《祖国》。

当“祖国啊，您的儿子们将誓死同日寇决一死战”的台词在舞台上响起时，机工们应声起立，一时间整个演出场地沸腾起来。

“打倒日本帝国主义！”

“同日本帝国主义决一死战！”

“斩尽倭寇雪国耻！”

激情犹如泱泱滇池扬起的汹涌波涛，巍巍群山都犹如回响着悲壮的呼鸣。

中国人民的血在抗日旗帜下沸腾！

南侨机工的意志在保卫祖国的旗帜下更加坚定！

第二节 训练 编队

一、接受“军事训练”

南侨机工是南侨总会按照规定的条件和军事运输需要的标准，经过考核、精选而组成的一支运输队伍。他们在政治上，都是为了民族需要，不惧牺牲而自觉自愿要求回国参战的，因而是可靠的；在组织上，他们不仅有领导、有建制、有编制、有纪律，而且，人人都还有“铺保”（即拥有在海外所在单位或所在地区社团或拥有一定资产的商号为他们担保）。在国难深重的条件下，在战火纷飞的环境里，他们只有一个信念：以身报国。虽然对他们不一定必须授以“军事训练”，但既是当时有关当局的决定，他们还是从抗日的大局出发，欣然接受了。

1939年3月6日，随着“南侨机工军事训练开学典礼”的开始，“军事训练”也就开始了。

训练，分为军事、政治和技术三科。

训练机工人员的机构为“西南运输处运输人员训练所”。该所所长由运输处主任宋子良兼任；副所长由龚学遂、吴之、刘吉生兼；教育长为张炎元。下设教务科、训练科、会计科和总务

科。另有管理受训人员的总队部。总队长由张炎元挂名，总队副薛文蔚（1942年初任中缅运输总局下关总站总管，因贪污被判死刑）负责其事。下设十多个大队，每个大队分3个中队，每个中队包括3个分队。各设大队长、大队副、中队长（后增设中队副）、分队长由老司机充当，以大队为给养单位，（后由训育科增派训育员驻队。）

训练所借用昆华师范侧面的胜因寺作训练场所，机工们集中住宿，自办伙食。训练所所址太狭窄，几千机工拥挤在由他们亲自动手修缮的几栋工棚里。这几栋工棚是用新竹席搭盖的机械实习室，在有的工棚一角，临时架上栏杆，陈列机械剖面模型和整体机械模型。机工们发挥聪明才智，自己动手做成了检验工具，还别出心裁地制造了城市和旷野的模型。训练所没有专门的食堂、没有正式的教室，机工们所得到的只是每人一条军毯，一套简单的军装、盥洗用具和几本教材。他们脱去了漂亮的西服、剃光了乌黑的头发，唯一的愿望就是：尽快受训完毕，赶赴抢运物资的战场！

训练所成立之初，缺乏修车的技工和驾驶教练员。教务科科长冯君锐便由第一批至第四批华侨机工中挑选了近80人到教务科，专门担任修车和培训司机的工作。他们中有：钟运熙、廖国雄、陈梦秋、王禄昌、温其芳、叶修青、叶基福、李成、林顺、李贞才、阮照伟、肖士元、刘仲芳、林少衡、徐仲佛、古旺兴、肖肇兴、何珠、庄盛等人。这些技工工作极其负责。拨来的教练车本来就是淘汰的货车，各种牌子都有、零件缺乏。教练过程中又损坏严重，多亏华侨技工们的热心工作，凭借着大多由南洋带来的简单的工具，每天维持40至50辆教练车行驶。

当时教练车使用的汽油全靠进口。在日本侵略军的封锁之下，汽油供应日益困难。负责修理车辆的华侨机工们积极响应当局提出的“一滴汽油一滴血”的口号，对耗油量大的汽车进行

改装。机工钟运熙经过苦心钻研，设计出了一台电子模拟驾驶台，供学生们学习驾驶汽车的基本操作，节约了大量汽油。

学生们在训练过程中汽车常常在途中抛锚、间或还发生翻车事故，需要紧急救援，机工们往往不辞劳苦，及时抢修。例如有一次，华侨机工廖国雄和叶修青开着一辆救护车出去救援一辆出事的训练车。这部训练车翻落进几十米的山谷，牵引十分困难，人力又少，还下着大雨，两位机工挨冻受饿，一直干到次日凌晨才把车子牵引上来。此时两人都已精疲力竭了。在拖车回训练所的路上，他们边开车边打瞌睡，有几次几乎撞到电线杆上。华侨机工们对工作极端负责的精神，由此可见一斑。

1939年中秋节前后，训练所教务科长冯君锐带领该所机工和一部分职员，到西南运输处贵阳修车厂服务。初到该厂时，厂内只有一个马达，多使用市内用电带动的小车床，顺带驱动一个汽油发动机来充电池。机工们从原箱未开的机具中，找出了一架数十瓩的柴油发动机和发动机组，几天内就装配作动力和照明用。有了自配电力，又把其机械和仪器装配起来操作。原来厂内有拆得满目疮痍的待修车几十辆，几乎都成了废品。华侨机工们爱惜物力，千方百计、辛勤苦干，将它们重新修好、出厂供使用。同时，机工们又派出专人，清理废弃机件，甚至场地上弃置的小零件如螺帽、垫片、洋钉等也有专人收拾，分别清理、修复、以便改装使用。凡有人要领料时，先到旧料间，那里分门别类贮存有修复好的零件。

那时，厂内并无停车修理专用的车棚，机工们钻进钻出泥泞的车底，仰卧操作，其艰苦辛劳之状，简直难以想象。华侨机工们多生长在南洋热带地区，回国后自然不习惯寒冷气候，但他们仍坚持工作。他们胼手胝足，其不畏艰苦的精神，可以想见。

当时，有大量的汽车曲轴被烧坏，没有新的更换。然而厂

里却只有一台皮带老爷车床。机工们千方百计改装了这台车床，自制了许多工具和卡具，经过多次试验，修复曲轴终于获得成功，使大量因曲轴烧坏而停驶的汽车又重返前线，为抗日服务。

机工们在接受军事、政治和技术训练中遇到的生活问题主要有：

1、饮食。机工们按军队编制，一切待遇与军队大致相同，在平时，一个士兵的粮食也只是勉强维持生活，而对机工们来说，由于训练过度劳累，那样的伙食是绝对不够维持需要的。

2、水的问题。华侨机工们来自南洋一带，每日都有沐浴的习惯。但是训练所附近水源缺乏，机工们根本不能得到足够的用水。

3、医药问题。训练所有数千名机工，医务所和医生却并未按比例配备，机工的就医问题一直未能妥善解决。

然而，这些生活上的困难对华侨机工们来说都是次要的，最难以忍受的是军事训练带来的精神折磨，绝大多数机工编入训练大队后，穿上了士兵制服，规定的集体行动，吃饭时一声哨响，蹲下就得举筷快吃；几分钟后再响哨声，还没吃饱也得马上起来集合。还有一套遇见官长时的繁缛礼仪：让道、立正、举手、注目、礼毕。机工们最讨厌这一类东西。此外，每日都有一个多小时的早操，立正、稍息、跑步、敬礼、卧倒、正步走、列队，象对待新兵一样的做徒手操练，搞得机工们叫苦连天，对此极其反感。这一切，给这些满腔热情的爱国机工，首先泼了一盆冷水。陈嘉庚先生于1940年回国慰劳机工途经昆明时，曾见“一华侨司机前在新加坡任某医生司机者，入门见余（陈嘉庚先生）等即举手立正行礼，又向龚君（指西南运输处付主任龚学遂）亦然。辞出后少顷有事复来，见座中有续来者某君，

复向他举手立正行礼。此种礼节之繁，为在南洋及回国后未曾见，延安无阶级固勿论，便是重庆及各省、县亦未见过，岂西南运输处在昆明所特有者乎？余问龚主任，‘华侨回国诸司机，多系久有经验，来此须再训练何项？’答‘军人化管理法及其他等。’又问：‘多久毕业？’答：‘两三个月。’”当年训练所总队搞的这套奴化训练，造成的恶劣影响，实在令人痛心，也严重地伤害了广大南侨机工们的感情。

不过，机工们大志在于报国、救国和卫国，对于这些“掌权者”们作威作福，又何足挂齿？何况，在那样的社会里，又能向谁叫苦呢？这群海外赤子，既然在异国他乡都“闯”了过来，又怎会去计较这些无能之辈的可怜之举呢？

二、编队

全部的“军事训练”时间，约计两月有余。

南侨机工们“毕业”后，便由西南运输处分配与编队。

南侨机工先被编为第11、12、13、14四个大队；稍后，又组建了“华侨先锋运输”第1和第2两大队。以上共六个大队。其余机工则混编于第1、第3、第5、第9、第15等五个大队中。至于汽车修理技术工人，除部分人分配在上述各大队随队任修理工外，大部分人被分配到芒市、下关、保山、昆明、贵阳、重庆等地分设的汽车大修厂任修理技工。

车队均按“三三制”编队，五至七辆车为一班，一车一司机。班长无车，掌握全班车辆运行，但可替补病事假者。三班为一分队；三分队为一中队；四个中队为一个大队（内有一个预备中队）。每个大队均配备若干名“车务”、“技佐”、“总务”、“会计”、“出纳”、“政训员”、“车卫兵”（“司卫”）等专职人员。每一个大队约有汽车180辆到192辆，总人员在200人以上。全部是南侨机工的6个大队共有车1152辆，混编入其他5个大队的不在此数。

南侨机工的车队，出车上路均采用集体行车的办法，不允许单车行动。

从1938年至1942年缅甸沦陷，滇缅公路中断，在滇缅公路上从事运输的车辆，约计3000余辆。南侨机工的车辆就占其中的三分之一以上。

值得特别一提的是，在这些华侨汽车司机的群英之中，还有两位女司机。她们女扮男装，也是一人一车，与男儿们“并驾齐驱”地驰骋于这恶途险道，后因翻车负伤，才不得不离开她们驾车的行业。

第四章

碧血溅洒中华地 千秋名垂滇缅路

3200余名南侨机工，集训完毕后便按军事编制、军人纪律，以抗日战士的英姿，在各自的岗位上，开始了他们的峥嵘岁月与戎马生涯。

自1939年夏天开始，一直到1942年日军占领缅甸并切断滇缅公路的这一时期里，南侨机工的主体部分，在滇缅公路这条战略运输线上，用鲜血和生命，为中国抗日战争的胜利谱写了一曲曲悲壮的战歌。为中华民族的生存、兴旺和发达，作出了巨大的牺牲和重要的贡献。他们的英雄事迹和伟烈丰功，将光照千秋，永垂不朽！

第一节 滇道难

“蜀道难”，滇道也难。

山重水复、坡陡谷深，何况还要躲避日本飞机的扫射轰炸。

人们说到这条当时曾被国内外称之为“中国西南对外交通的大动脉”、“中国抗战的输血管”，至今还常谈及它的种种往事。

1937年“七七事变”后，华北上空乌云密布，日本侵略军的气焰咄咄逼人。在此中华民族处于生死存亡的最后关头，云南各族人民要求抗日的义愤也像全国人民一样炽烈。当时的云南省政府主席爱国人士龙云先生，看到人民爱国情绪的高涨，作为全省军政长官，肩负全省人民的期望，决定亲自赴南京请缨。

龙云在拜见当时南京国民政府主席林森之后，军事委员会

委员长蒋介石先生会见了龙云。

蒋问龙：“你看目前的军事形势如何？”

龙答：“上海方面的战事恐难持久，如果一旦沦陷，南京就要受威胁，也难以固守。上海既失，国际港口丢了，国际交通就困难了。”

蒋说：“这种情况是可能出现的，那时候只有从香港和利用滇越铁路到达内地了。”

龙说：“日本既大举进攻上海，它的南进政策必付诸实施，南方战区可能扩大，到那时，香港和滇越铁路都会成问题的。”

蒋显得焦虑，问：“那你的意见怎么办好？”

龙说：“我的意见，国际交通应当预作准备，应立即着手修筑滇缅铁路和滇缅公路，这样就可以直通印度洋。公路可以由地方负担，中央补助；铁路就要由中央负责，云南地方政府当全力协助。”

蒋介石愁云渐消，连声说道：“好得很，好得很。我告诉铁道部和交通部照此办理，叫他们同你商量，早日着手。”

后来战争的发展，证明了龙云的判断是正确的。对于被称之为“抗战输血管”的滇缅公路，龙云说到做到：由云南承办。他回到昆明后，随即下令“尽快修筑滇缅公路”。至于滇缅铁路，后因日军攻占缅甸，未能修建。

龙云的决心很大，云南各族人民的决心更大。

上下一致的认同性所产生的强大力量，使这条穿越于崇山峻岭、荒野和激流，全长1146公里的西南国际交通要道，从1937年12月至1938年8月，仅仅用了八个多月的时间，就初步建成通车了。

滇缅公路的中国段自昆明至边镇畹町的长度为959.4公里；由畹町至缅甸腊戍的长度为187公里。它经昆明、安宁、楚雄、南华、祥云、下关、漾濞、永平、保山、龙陵、芒市、畹町、抵

达缅甸腊戍。由于它要跨越横断山脉、怒山、高黎贡山和怒江、澜沧江、漾濞江，山高水急，坡陡路弯，工程浩大艰巨。因此，能在仅只八个多月的时间里修建竣工，没有抗日救国精神支配下的战斗意志和力量，是难以完成的。这里应特别提到的是，在20万筑路民工中，不仅有云南的各族人民，而且，还有不少的侨胞。滇缅公路中的一些桥梁，就是由在缅甸的侨胞出资、出力修筑的。

滇缅公路是云南各族人民和海外侨胞用血、汗和生命浇筑而成的一条国际交通要道！

滇缅公路筑成后，当时的《云南日报》于1938年8月31日发表通车报道，赞扬它是世界公路史上的奇迹，是“长城、运河之后的又一巨大工程”、“中华民族生存力量的纪念碑”。当时英国的《泰晤士报》也于1938年5月17、18、19三日，连续报道了关于滇缅公路的修筑情况，并发表系列照片，赞叹说：

“只有中国人才能有这样短的时间内做得到”如此伟大的奇迹。后来，当蒋介石先生将滇缅公路竣工通车的消息告知当时美国总统罗斯福后，罗斯福大为疑惑，即命驻华大使詹森故意取道滇缅公路“回国述职”。詹森回国后，向罗斯福报告说：

“滇缅公路工程浩大，此次中国政府能于短期内完成此艰巨工程，此种果敢、毅力和精神，实令人钦佩。且修筑滇缅公路，物资条件异常缺乏，第一缺乏机器，第二纯系人力开辟，全赖沿途人民的艰苦耐劳精神，此种精神是全世界任何民族所不及的。”

在民族危机的严重情势下，人们为解除民族危机的每个行动，都是同这个被侵略的民族命运联系在一起的；为了使本民族避免被侵略者所消灭，这个被侵略民族的成员往往会创造出“人类生存的奇迹”。当这种行为、这种奇迹和政治融为一体的时候，所展现的便是这个民族革命英雄主义的本来风貌。由

于种种历史的原因，云南的政治、经济和文化，历来落后于中国内地。就云南自身来讲，各地区的发展也很不平衡，素有少数民族多、地处边疆、交通闭塞、经济发展水平低下，因而十分贫困落后等等特点。但抗战方兴之时，这个只有1000余万人口的贫穷落后的边疆省份，却有37万人之众走上了抗日前线。只是台儿庄一役，云南这些“蛮子兵”，就以一个军顶住了日军五个师团的兵力，击毙日军12000多人，大煞了日军的威风。中国半壁河山沦陷敌手之后，由各战区撤退来滇的同胞，以及开入云南的各种抗日部队和迁来的中央机关、学校等，人数约在百万以上，仅军粮民食的供应从1941年至1945年中，就征借征购稻谷达15亿斤之巨。这一沉重的负担，相当于当时云南全省粮食收获总量的49%，在云南田赋史上也是绝对罕见的。为了粉碎日本侵略者的封锁，在修建滇缅公路和中印公路的战斗中，云南抽调了筑路民工20万人，全靠双手，以牺牲了约3000多名筑路员工生命的代价，仅以8个多月的时间，就使千余公里的滇缅公路全程通车……这些在世界史上空前绝后的奇迹，确实是“全世界任何民族所不及的”。

在民族矛盾上升成为主要矛盾的时候，中国人的铮铮傲骨是可以顶天立地的！在历史上，中国人民为了抵御外族入侵而筑起了万里长城，在新的民族危机不断深重的情势下，中国人民又再次用自己的“血肉筑起新的长城”，滇缅公路就是中国人民、海外侨胞用自己的血肉筑成的一条“新的世界的交通途径”！

滇缅公路的全部巨大战略存在价值是：对于中国来说，在东南沿海各咽喉港口、滇越铁路出海港口被日军占领、封闭之后，它便成了中国经它伸延到缅甸南部，与仰光海口相连接，沟通中国和南太平洋两大战区盟国之间互相援助的唯一通道，起了使中国战场得到外援补给，从而使抗战得以坚持的特殊而

关键的纽带和桥梁作用。

1938年以后，日本大本营在“三个月灭亡中国”的原定作战计划失败以后，又决定“三年结束中国事变”，这是因为当时日本国库的库存能源不到三年就将耗尽，因此，它想在中国尽快提前取得胜利，为此，力求控制中国广大地区，攫取丰富的物质资源，并把中国变成其向“南进”的基地。

但是，这时日本占领军在中国共产党开辟的敌后战场中，已陷入了人民游击战的罗网而疲于奔命，难于抽身；在中国国民党组织的正面战场上，也由于国民党军队不断发动的攻势，迟滞了日军的推进，使战争处于相持阶段而不能自拔。仅仅从“七七事变”至太平洋战争爆发，被牵制在中国战场上的50个师团的日军，已伤亡316578人（日方统计为608578人）^①，这对“战争潜力不足，同时必须对苏备战”的日本极为不利。为了打破不利的态势，日本大本营经过激烈的争吵、辩论，最后终于找到了“及早解决中国事变”的所谓“办法”与“良策”。这就是“实施先南后北的”战略，“断绝第三国援华行为”，“并确立五十万驻华军体制”。^②实施这一战略的具体步骤是，留35个师团在中国，抽出11个师团的兵力向南扩张，夺取东南亚各地，以堵塞中国的外来供应，卡住重庆政府的脖子，迫其屈服。

尽管中国的东南诸港口、桂越、滇越铁路相继于1939年6月和1940年9月都被日军切断，但日军在1941年9月发动的第二次长沙作战失败后，十分惊恐地发现：“没想到（中国的）补充力量更是想象之外的强大”！其“斗志之旺盛是令人畏惧”的。这样的“补充力量”，自然来源于后勤补给力量的充足。这种巨大的作用，显然是中国唯一的国际通道滇缅公路所形

①蒋纬国总编：《抗日御侮·同盟合作》，第10卷第2537页。

②蒋纬国总编：《抗日御侮·国家战略》，第2卷第332页。

成，因而滇缅公路的交通运输，也就在中、日双方的整体战略中显得特别具有战略价值。日本似乎“真正”发觉了中国之所以能够坚持抗战的“秘诀”全在于有了一条滇缅公路。

日本在1941年1月策订了《大东亚长期战争指导要义》，经日本大本营与政府联络会议审议成立后，再据此拟定了《对华长期作战指导纲要》。其中的重点是要在夏秋之交，对中国施以重大压力，“促使事变解决”。因此，确定“亘全期间，加强封锁地面、海上以及空中交通；切断中越铁路，妨碍滇缅交通，并用陆、海军实施封锁作战，以造成对华经济压迫”^①。所谓施以“重大压力”，就是施以外交压力和军事压力或两者交替重叠使用。于是，1941年8月，日本外相丰田和英驻日大使克莱琪会谈，日本特别强调要英国“停止援华活动（包括主要是关闭通过缅甸的援华公路——滇缅公路）”。这就是说，在这一时期里，日本同英、美谈判的一个主要内容，是以“封闭缅甸（滇缅）公路，并不得在军事、政治和经济上援助蒋政权”，为重要环节。

日本封锁滇缅公路，不仅是一个要切断中国外援的问题，日本在1941年11月15日通过的《关于促进结束对美、英、荷、中战争的草案》中，还明白写着要“严禁中国及南洋各地的物资流入美国”^②。所以，除了军事上的压力和进行地面、海口封锁外，仍旧继续执行1940年7月决定的“对重庆进行封锁和空袭”的战术，为此，专门成立了“滇缅公路封锁委员会”，由越南河内频繁出动飞机，对滇缅公路各枢纽城镇进行破坏性轰炸。据不完全统计，至日军入侵缅甸前，日机共出动60批639架次，还有29批日机轰炸架数不详，对云南各交通枢纽进

①蒋纬国总编：《抗日御侮·国家战略》，第2卷第322页。

②参见服部卓四郎：《大东亚全史》，第1册，第178页。

行疯狂的轰炸①。仅滇缅公路上的“咽喉”惠通桥和功果桥，就被炸坏20次以上。日本电台曾为此而狂叫道：中国的国际孔道，三个月之内没有通车希望”！但是，日本侵略者却没有料到，在英雄的中国滇缅公路筑路员工的顽强奋战下，阻车时间全部仅有13天另10小时又15分钟②。

历史的实际表明，中国战线即使在太平洋战争开始以后，也仍然是日本陆军的主要战场。所以，日本历史学家井上清在其《日本历史》中说：日本“为完成征服中国，（就）要进行彻底作战和完全封锁中国”。于是，日本对滇缅公路的封锁性破坏轰炸，愈演愈烈。这样，也给滇缅公路的运输增加了空前的困难。在事实上也使滇缅公路变成了一条“运输作战”的公路。

滇缅公路，虽于1938年底修成通车，而且是一条身系中国抗战大业“生命线”的战略公路，但实际上的路况极差。它还远远不能算作是一条“合格”的战略公路。

由于战事紧急，滇缅公路虽然速筑、速成、迅速地通车了。但是，在很长的时间里，依然是边行车、边抢修、边塌方、边补修、边扩宽、边铺石……整个路况还远远不能与大规模战争的军事运输的需要相适应。

当时的滇缅公路上，共有17个汽车大队。约有3000多辆各种型号的、各有归属系统的大型运输卡车，组成了汽车的洪流，日以继夜地奔驰着、行进着。从中缅边境起，经畹町、遮放、芒市、龙陵，过怒江上的惠通桥到保山，转沙坝、瓦窑，沿澜沧江上的功果桥到永平，再跨漾濞江上的金涂桥到下关，经楚雄、禄丰到达昆明，再以昆明为中心，通向贵州、广西、

①据秦钦崎：《抗日战争时期昆明大事记（资料）》（内部打印稿）统计。

②徐以枋：《抗战时期我参加滇缅公路修筑工程的经过》（1987年，内部打印稿）。

四川等省。

西南运输处沿途各分站，均与总站以及西南运输处所属各车队之间，保持密切联系，听从统一的指挥调度。南侨机工车队是西南运输处系统所属各车队中的骨干车队，最认真执行纪律和规章制度，所以又是该系统车队中的模范车队。

在滇缅公路上行车，人人都必须闯过“四关”：一是瘴疟关。此关最难幸免，古来即有“要下瘴疟坝，先把老婆嫁”之谣，尤其是被人称之为“焖头摆子”的恶性疟疾，“十人得了九人死”；二是雨水泥泞关。雨季中常常会天气突变，黑云密布，雷电交加，暴雨骤至，导致山陡路滑，很易发生事故，车毁人亡；三是险路险情关。下深谷、爬大山，不少地段是上有危悬欲坠的巨石，下是深邃难测的深渊。当年英、美盟军的汽车驾驶员经过这种只能单线行车的险路地段时，多数都要请南侨机工驾驶员代为开过；四是躲避日军轰炸关。

南侨机工们日以继夜地在这四个“要命”的“关口”里出生入死地战斗着……

滇缅公路，是抢时间日夜赶工修筑而成的，修筑时就牺牲了3000多人。反映了修筑滇缅公路的难度，和云南人民为修筑滇缅公路付出的代价。特别是漾濞、功果、惠通这三座大桥的前后路段，由于它们处于漾濞江、澜沧江和怒江的“三江地带”，不仅收纳了由横断山脉千山万壑倾泻而来的水流形成的纵横河谷，而且，还由于山脉起伏落差极大，要反复绕爬海拔近3000米的高山，如有名的天子庙坡、红岩和定西岭、级山坡和羊老哨等，修路的艰巨，在世界公路建设史上是罕见的。

在这里，行车既要穿越高山的重峦迭嶂，又要由峰顶绕达江边谷底，渡涧越溪，再由谷地爬到山顶，在羊肠式的“之”字形路上弯来绕去穿越无数涵洞。公路多由削坡劈岩而成，上顶青云蓝天，下是万丈深渊。如由遮放东行之三台山，龙陵之象滚塘、南

天门、惠通桥和松山、功果桥之表庄丫口、永平县之铁丝窝等，由于地形特殊，弯道急促狭窄，常常发生事故甚至车毁人亡。

滇缅公路在初开阶段，是列不上等级的土石路面。晴干天气，车轮过处烟尘滚滚如长龙，雨天则泥泞四溅。雨水天经常塌方，伤人毁路。护路队和司机要合力排除。陷轮打滑时，泥坑越滑越深，就得填垫草把木头，砍树抬石，司机必须亲自动手。机工们遇到这种情况，当无法可想时，常常大喊“华侨统统有”，用这一句华侨通用的战斗口号进行号召和动员。当时，滇缅公路沿途的城镇村庄贴满“一滴汽油一滴血”的标语，机工们在抢运中都十分注意节约用油，但路面不佳和爬山耗油量却又是惊人的。

当时，由畹町到昆明，按规定需7日到达；而由昆明到贵阳，规定到达为4日，若因路况好，可缩短一半。机工们遵章守法，艰苦卓绝，总是按时或超前完成分配的运输任务。

由于滇缅公路，山高、坡陡、弯急、路窄，机工们最怕雨季行车。一到6月以后，雨水不断，多有故障。或是因塌方受阻，或是陷入泥塘不能动弹，或是因为前面的车抛锚堵路，一停就是五六天。这时，前走无途，后退无路，荒山野岭，人烟稀少，呼救无门，食宿无着。遇此情况，机工们便会陷入“饥寒交迫”之中……一天，两天，可以忍受；三天、四天，勉力支撑；五天、六天，就可能饿死、冻死、或被野兽吞噬……。

这里又是可怕的“疟瘴”地区。各种传播疟疾的疟蚊猖獗无惧，日夜袭人。在当时极端缺乏医药的条件下，只要染上疟疾，就有死亡的可能。事实上，有上百名南侨机工，就因染疟而病故。这里，还有各种毒虫猛兽随时袭击来往的行人。以蚂蝗为例，就有旱蚂蝗、水蚂蝗、大蚂蝗、小蚂蝗等多种。只要有人坐在树下，它就能凭嗅觉准确地从树上自行“降落”到人的身上。人从草丛上走过时，它也会“顺势牵衣”，一蹴而

“粘”住人的肉体，然后吮吸你的血液。这里的毒蛇不下数十种，如不慎被其咬伤，就有可能在数小时内丧命。

南侨机工除了要同大自然作拚死的斗争外，还要同日军的飞机、炸弹、机关枪等作殊死的斗争。日本侵略军为了切断、卡死这条中国对外交通的“大动脉”、“输血管”，不惜派出大批飞机，对滇缅公路进行“战略性”的轰炸、封锁。据有关资料记载，有数百名骁勇顽强的华侨司机和修理技工，为了抢运抗日前线急需的作战物资而倒在日军炸弹和机关枪所造成的血泊中，其中有不少人连尸体都无法找到……

滇缅公路，是中国人民用血汗和生命铺筑而成的一条中外之路；滇缅公路又是中国人民和海外赤子们用血汗和生命铸成的一条炸不断、摧不垮、毁不掉的中外通途！

第二节 千秋名垂滇缅路

滇缅公路，在很大程度上可以说是抗日战争的产物。

因有抗日战争，才有滇缅公路的抢修；才有南洋华侨机工回国参加滇缅公路上的抢运工作。

因此，无论是滇缅公路运输负荷量的大小，运输情况的紧急，运输任务的繁重，乃至滇缅公路自身的建设与设施，以及在这条公路上服务的各种人员的工作、生活、甚至其生、死、荣、辱，都和抗日战争形势的发展、变化和需要，密切地联系在一起。

1941年12月7日，日本发动了太平洋战争之后，亚洲随之出现了三大战区：中国战区、太平洋战区、印缅战区。就中国战区来说，1939年至1942年，是中日相持阶段。在此期间，日军为了“尽快”“解决中国事变”，支持其“南进”，对中国不断地发动猛烈的战役性攻势。在对解放区实行空前规模、空前残酷进攻的同时，对中国正面战场的攻势也格外激烈。这一时期，

是中国人民对日作战最为艰苦的时期，也是最为关键的时期。

由于战局的这种发展、变化和需要，所以自1939年初到1942年3月8日日军占领仰光的这一时期，也是滇缅公路运输最为紧张、繁忙的时期。同时，也是南洋华侨机工回国后参加抗战活动中作出了巨大贡献的重要时期。

瘴症关、雨水泥泞关、险路险情关、敌机轰炸关！在那时，确实威胁着每一个人的生命！而生命对于活着的人只有一次啊！

南洋华侨机工们在生与死的选择上，人人都有足够的思想准备。他们要争取活着，只有活着才能实现报国、为国的志愿；但却不怕死去。为了报国、为国在所不辞，死而无怨。他们在人生价值的取向上，显现了中华儿女不畏强暴的英雄风采。事实上确实有数百人之众，就在这四道“关口”里为国捐躯了。

“一个华侨能出力，十个敌人九不回！”

“华侨统统有！”

这是当时车水马龙的滇缅公路上，被广泛流传的华侨机工们的战斗口号。在与困难搏斗时，在与敌机周旋时，在去支援战友时……他们总是用这些口号激励自己，鼓励同志，战胜困难，顽强斗争，奋进不息。当“华侨先锋”第一、第二汽车大队组建成立之后，立即负担起滇缅公路下关往西最为艰难一段的运输任务。由于恶性疟疾流行，该两大队机工们的平均死亡率，每月高达七八人之多。但华侨机工在死神面前却显得格外的英勇。后来，上级给所有运输人员都配予定量的奎宁丸。因为配给量有限，而它又是治疗疟疾的有效药物，以致大家都叫它“救命丸”。但如果有一个华侨机工患上了恶性疟疾，高烧不止，只要有人大喊一声“华侨统统有”，人们就会毫不迟疑地把自己身上仅有的“救命丸”捐献出来，挽救战友的生命。有一次，一位中队长被疟疾夺走了生命，机工们就地为他举行了追悼会。多数人没有哭，只是默默地站着，但他们的双手却

捏成了像钢铁一样的拳头……猛然间，有人大喊一声：“华侨统统有！”于是，只留下几个人处理这位中队长的后事，其余的人全都上了车……一辆接一辆的车队在滚滚烟尘中怒吼着又向前奔驰……中华民族素有昂扬的尚武精神，历来对流血奋战保卫疆土的将士充满了敬仰。抗日战争中前方将士浴血抗日的事迹曾受到全国人民的赞誉，显示了人民和军队血肉相联的深情，这当然是慷慨悲壮的。但是，在那时还有另一支“军队”，这便是华侨机工组成的运输队伍以及其它的运输队伍，也在“打仗”，他们同样地也在为了祖国的生存、繁荣、强盛而作战。“出不入兮往不返”，“首身离兮心不怨”，毫不吝惜献出自己的血肉之躯。他们是好样的卓越战士！

抗日的历史使命决定了机工们必须“拚命”！数百人在滇缅公路上倒下了，活着的人踏着他们的足迹，又继续地走下去……

自1939年夏天到1940年7月，南侨机工车队运入的物资主要是由仰光口岸进口的急需作战物资，运出的主要是中国的农副出口商品和矿产品。由于中国正面战场战斗激烈，所需作战物资的补给需求可谓“十万火急”。因此，压给南侨机工的运输任务也必须限期限量完成，不得有任何贻误。那时，由昆明至下关来回里程为824公里，限36小时内连装、带卸、往返运完。在紧张的运输途中，有时车坏一时不能修好，困在杳无人烟的荒野中，干粮吃完只好饿着肚子等车来才能讨得吃食。缺水渴极，只好取泥浆来澄清解渴，或将汽油桶上积蓄的雨水煮沸食用，由于燃料是汽油，温度太高时会爆炸，于是他们又发明了把桶底垫高，使空气流通，以减少高温爆炸的危险。这些似乎都是微不足道平淡无奇的小事，但在当时却都是生死悠关的大事。

1940年5月，希特勒德国不宣而战，发动了对英法的闪击战。在短短一个多月的时间里，便占领了荷、比、卢，打败法

国，英军遭到失败后退守英伦三岛。在西太平洋及东南亚地区享有宗主权的欧洲国家，受到极大削弱。希特勒不仅在欧洲逞凶，并极力怂恿日本“南进”。日本已被德国囊括西欧的侵略成就弄得眼花缭乱，又得到希特勒撑腰打气，侵略气焰进一步嚣张，其国内“不要误了公共汽车”的扩张舆论甚嚣尘上。6月25日，日本陆相畑俊六召集陆军省人员训话，发誓要“迎接千载难逢的好机会”，利用欧洲战局在远东造成的形势，加速向南洋地区扩大侵略战争。这样就使南洋地区处于一片慌乱之中，荷印军政官员认为日本随时都可能发动突然袭击，急忙制定了破坏油田和炼油厂的计划。邱吉尔更是忧心忡忡，深怕日本袭击英国在东方的支柱，亲自写信给罗斯福，要求美国海军进驻新加坡。那时，美国的战备不足，全部正规官兵只有24万多人，尚无力进行西线作战，还不敢冒与德、意、日同时作战的风险。因此，他表示：“美国的首要任务在大西洋，太平洋上行动不能不延迟”，要“尽量避免和日本冲突”。罗斯福还承认：“我们无论在事实上或实质上都是在讨好日本。”这对日本来说，正是“南进”、向太平洋地区扩张的极好机会。于是，日本提出了“大东亚共荣圈”的侵略口号，“决定要获得英、法、荷、葡在东亚、东南亚、太平洋等地区属领的支配权”。先压迫英国在东京签订了《英日协定》，迫使英国封闭滇缅公路，切断“援华路线”。1940年7月17日，英缅海关通知中国：从7月18日下午6时起封闭滇缅交通线。

机工们以及中国其他运输员工们，得知这一情况后，随即决定要拚命抢运在缅的外国援华物资，不能弃置一物于缅境。

同年10月18日，英国迫以战争形势变化的需要，又宣布开放滇缅公路。从这时起，到1942年3月8日日军占领仰光的这一时期里，机工们又投入了更加紧张地抢运在缅甸物资的战斗。1942年初，中国情报机关即已获悉日本即将占领仰光的情

报。中国国民党政府军政部随即下令，尽快抢运盟国援华的在缅物资。由于1941年底，“西南运输处”已奉命结束，原属西南运输处指挥调度的华侨机工车队，也奉命移交给“中缅运输总局”指挥调度。但不管归属谁家指挥调度，这一时期的华侨机工只有一个心愿：“应该想尽一切办法，把在缅物资抢运回国，决不能使它落入敌人之手。”据“国民政府军政部后方勤务部滇缅运输指挥部”少将指挥官吴击楫的回顾：当时情况紧急，任务繁重，人人心急火燎。只是“西南”车（指西南运输处的机工车队）、军车来抢运，力量还是不够。只好征用商车，一起突击抢运，这时大敌当前，人人明白。所以，大家都自觉自愿地听从指挥调度，日以继夜地抢运。从昆明到腊戍，4天4夜跑来回，再苦没有人埋怨一句，再累没有人哼一声；人在一起，车在一起，心在一起啊！团结、紧张、和自觉一致对敌的战斗情景，不是语言能够表述的。只有在这样的时刻才能看到：中华民族的男儿汉在国难面前，确实是不含糊的！当仰光物资刚刚运完，日军果然于3月8日在仰光登陆了。

当年南洋华侨机工们在滇缅公路上抢运作战物资的战斗情景，和出生入死的情况，莫过于由华侨机工们自己和曾同机工们并肩战斗过的人们叙述的实录更为动人：

邓文聪：我们南侨机工都是在敌人飞机轰炸之下或在战区枪林弹雨之中出生入死的。况且这条滇缅公路路况十分惊险，偶有疏忽不慎，必致车毁人亡，无一幸存。不象在平时开车那样悠闲自得、一帆风顺、无忧无虑。因此，不仅要具有熟练的驾车技术和经验，更重要的是要有不怕艰苦，不怕牺牲的英勇精神。胆小如鼠、贪生怕死的人是完不成这项任务的。

有一次我驾车途经芒市附近，见木桥被水冲断，

我们无法通过。只好停车露宿在荒山老林中。不见人家，采生竹笋充饥。在材料奇缺的情况下，我们把车上的过桥板用来架桥，整整花了两天的时间。还有一次在路上见到本队一辆满载军火的车子发生故障必须修理，我就将他车上的军用物资全部搬移到我的车上运走。虽然已经超载，但幸好中途没有发生意外，安全送到了目的地。

滇缅公路在当时可以说是一条战略公路，从缅甸仰光转运我国各战区的军火是否能顺利和及时送到，直接关系到战局的胜败。因此，滇缅公路一带地区，成了敌机常来光顾轮番轰炸的主要突击目标之一。南侨驾驶员大都日以继夜地行车赶路，白天遇到敌机空袭，就得设法利用地形隐蔽；夜里闭灯驾车前进。饿了啃点干粮，渴了喝口冷水，困了在车上稍息片刻，又继续行进。虽然我们的生活很艰苦，任务很艰巨，生命很危险，但是我们南侨机工却能战胜一切面临的困难，不怕牺牲，勇往直前，置生死于度外。我们回国主要是参加抗日救国而来的，也懂得战争必然要付出流血或牺牲的代价。为了祖国的强盛，我们才有这样一股献身报国的力量。

陈文业：我在昆明西南运输处训练所待命两月左右，因从美国进口一批新车，需要一些技术优良、装配熟练的技工前往缅甸仰光工作。我也是被选调去仰光参加装配新车的一员。到达仰光汽车修配厂后，立即给我们分组，下达了任务。我们五个人为一个小组，规定每星期要装两部车，在半年以内全部组装完毕。当时缅甸正是盛夏季节，仰光气候很热，由于水土不服，生病的人很多，但想到祖国抗战，急需用车抢运

物资补给前方时，大家不计个人安危，带病工作，日以继夜地苦战。半年后，终于全部按期完成这批新车的组装任务，我们这些机工是出了不少力、流了不少汗的。当时在缅甸有不少日本特工人员，想对华侨机工进行秘密迫害。如果我们上街，生命很难得到保障。我们白天黑夜都在紧张工作，经常是汗流浹背、废寝忘食，生活既清苦、工资收入又微薄。但为了祖国抗日战争早日胜利，使亿万中国人民从战祸的灾难中解救出来，我们华侨机工什么困苦都能忍受和克服。

不久，我又调到西南运输处下关、腊戍等地的汽车修理厂工作，苦战在滇缅公路一线抢修车辆，住在草房，吃的粗粮淡菜，生活条件极差，工作十分艰苦繁重。那时厂里规定必须在4小时内修好一部汽车。由于滇缅路路况很坏，路窄弯多坡又陡，因此事故特多。我经常开救济车前去抢修，真有接应不暇之势。并且常挨饿，找不到东西吃，夜里在山上经受着寒风的袭击，坚持到最后一分钟，也要设法全力以赴把车修好……

杨保华：这两个华侨先锋运输大队专任滇缅公路最艰苦路段的抢运任务。路况险恶，而任务又往往急如星火，十分艰巨。试以华侨先锋一大队为例，略述一二。该大队宣告成立后，五月，一、二中队便奉命赴腊戍接运南侨总会赠送的福特卡车100辆。这批新车在仰光装火车运到腊戍，每周只到达一两次，每次只10辆。不料，英国政府同日本要好，从当年(1940年)7月18日起，关闭滇缅公路3个月。7月17日，机工们才得到通知说：“7月18日下午6时关闭滇缅线，华侨先锋队留腊戍人员车辆必须在封闭前全部离境。”从接到通知之时起，华侨先锋队全体机工便废寝忘食，

全力以赴，抢修车辆，一辆辆还装好货，办妥过境手续，终于按时全部离开腊戍。

1942年3月间，大队部紧急命令二中队即调一个分队的车辆，日夜兼程，往畹町装运飞机汽油到云南驿飞机场。不巧，中途忽有一车的车灯不亮，为了赶时间，不能因一车出事而全部车停车，于是采用“三车连锁行车法”，即无灯车在中间，前车灯光引路，后车灯光照路，这样紧急行车，克服重重困难，终于按时将汽油运到。

1942年2月，日军逼近曼德勒，腊戍已岌岌可危。二中队接到遮放总队命令，派5辆车赶到叠元机场（在今瑞丽县内）装运高射机枪子弹、通讯器材和药品去腊戍。当车队进入缅境，便见缅军仓惶逃跑，及至腊戍郊区，又见我远征军杜律明部的小型坦克纷纷后撤，为了前线急需，司机们不顾个人安危，冒着极大的危险继续驰车前进，终于把这批军用物资运到目的地，当车队连夜后撤通过腊戍桥不久，缅军便把桥炸毁了。

郭六成：在贵阳工作一年后我被调去缅甸工作。不久，日军为了切断由缅甸通往中国唯一的运输线，在我们奉命撤退时，敌机不停地轮番前来轰炸和扫射。我们在撤退中边防空边抢修被炸坏的汽车。当车队刚到龙陵时，又遭到日机轰炸，炸死了几十人，50多辆汽车被炸坏了20多辆，有的机工被炸得连尸体都不知去向。及至我们过了惠通桥的坡顶后，突然听见一声巨响，方知桥已被炸断。日军被堵截于彼岸，我们才安全撤到了保山。

王亚六：有一次，我从保山驾车运载物资返回下关途中的功果桥时，遇到敌机炸断了功果桥，桥身的

铁索桥和吊板坠下去了，造成桥头两边分别停放了好几百辆车子不能通过。人们十分焦急，个个义愤填膺，控诉日本鬼子法西斯的野蛮罪行。为了尽快设法抢修大桥，机工们个个出谋献策，联想到橡皮艇打气在水中漂起来的浮力原理，可以利用汽油空桶代替浮船使用。这个临时抢修渡江的施工办法很快决定了。一时出现了一幅沸腾紧张激动人心的场面，个个奋勇、齐心合力，投入这场紧张的战斗。保山汽车运输分处也派了一个伙食团支援机工抢修工作。

机工和当地桥工队工人连夜突击抢修，从附近仓库徵集了几百只空汽油桶和大批板材，用钢索连结，铺上木板，用了10多个小时，经艰苦战斗，终于架成了一座长300米的浮桥，使所有的车辆安全通过，继续向目的地快速前进。

1942年缅甸被敌人占领。日军便向我国内的畹町、龙陵、松山一带地区节节进逼，并对我运输车队围追堵截。当时我们汽车大队撤退到惠通桥左岸时，该桥已被炸断。队尾有几辆车来不及撤退，华侨机工中有几个人被俘，并遭到敌人枪杀牺牲。到达保山时，敌机轮番轰炸保山城，多少人中弹身亡，陈尸遍野，惨不忍睹。我们大队虽幸免遇难，但有20多名华侨机工染患时疫而死于非命……

当时在滇缅公路上有西南运输处各种型号的汽车约数千辆。其中，约有1100辆为华侨机工驾驶，平均每1公里的路段上即有一名华侨机工在驾驶汽车运输抗日物资。他们组成了这条钢铁运输线，在十分困难的条件下，不畏劳苦、不怕牺牲、坚持工作，毫无怨言，日夜奔驰在滇缅路上。为了维护这条抗

日救国的运输大动脉，华侨机工们不知洒下了多少汗水，更不知有多少人献出了他们宝贵的生命。他们的行动，充分表现出了海外侨胞与祖国人民生死与共的崇高品德。

据有关史料统计，在华侨机工参加滇缅公路运输前的1939年1月至5月，通过滇缅路运入我国的武器和其他军用物资每月仅1000多吨，而自大批华侨机工参加军运任务后，每月运量猛增。从1939年11月以后至1940年6月，每月运量增加到1万吨以上。1941年全年滇缅路运输量达到13.2万吨，平均每月1万吨左右，其中11月份最高，达1.75万吨。

1942年1月，日本侵略军由泰国入侵缅甸南部，当时，我国还有近8万吨各类物资存放在缅甸境内。国民党当局慌忙调集大批车辆，日夜兼程进行抢运。同时，根据中美英三国重庆军事会议的决定，中国派出两个军入缅作战，与英国盟军一起保卫缅甸。这样，广大华侨机工除继续不断地从缅甸抢运物资外，又担负起运送远征军的任务。10万中国远征军入缅作战，

“军运全用卡车，每车载二十五——三十人，马则四匹，日常需车甚多。车队蜿蜒进行，长达数里，烟尘相接，蔚为壮观。

当年在滇缅路上的运输单位很多，不只是西南运输处一家。其中有商人办的、有官商合办的、也有国民党军队系统的，甚至还有一家由银行家出钱创办的“信通洋行”，它是在美国纽约注册的运输公司。因此在待遇方面，比西南运输处要优厚。有的运输单位甚至规定每天出差费为3个印度卢比，约合当时国民党统治区国币20元；其他一切薪金津贴，也都以卢比计算。广大华侨机工，本着“临财毋苟得，临难毋苟免”的精神，始终坚持为运输抗日物资而勤奋工作，不为那些发国难财的不法商人卖力。华侨机工们认为，我们回国，为的是抗战，我们所要求的，也只是抗战任务，而不是其他。特别是当时有的官僚腐败分子，利用职权金钱大发国难财，用数十辆小轿车

走私，车里满载洋货及舞女之类。这些小汽车，在驾驶载重卡车的华侨司机们看来是颇为气愤的！因为大家感到抗战中的祖国所急需的是载重的大卡车，而不是那些坐了兜风的小汽车。在数千华侨机工中，大约三分之一是需要靠海外的亲友汇款来维持生活的。他们认为，在国难当头的时刻，要拿国内优厚的物质待遇，就有辱他们纯洁的为国效忠之志。

华侨机工们在国内工作、生活，努力运输抗日的事迹，也时时牵动着海外南洋广大亲友和华侨的心。1939年，新加坡《星洲日报》特派了记者组到滇缅路采访华侨机工们的各方面情况。记者组沿途拍摄了许多华侨机工们工作时的照片。当他们回到新加坡后，在那里开了一个盛大的展览会，当场将所摄照片，举行义卖。售价高达每张一百新加坡叻元，可是购买的人仍非常踊跃。不到一天，数百张照片即销售一空。广大南洋侨胞看到自己的子弟、亲朋、好友回国驾车于祖国的崇山峻岭、穿行于万水千山，他们中有的衣服上沾满油迹尘土，有的蜷伏在地上修理车辆……，这正是机工们为祖国抗战而全心全意工作的真实写照。许多华侨家庭，都把这种照片配以镜框，悬挂在家中大厅上。亲友来访时，则把自己的子弟或亲友归国参加抗战，作为光荣的谈话资料。也有个别机工，因气候或生活不习惯等原因而返归南洋的。这些中途返回侨居地的机工，往往受到当地华侨的冷遇。有的家长甚至不承认他是自己的子弟，妻子不承认他是亲爱的丈夫，所有亲戚朋友，都报之以白眼。实际上每个归国参加抗战的华侨机工，背后都有千百双热忱的眼睛在注视着他。所有的华侨父老乡亲，都殷切期望着华侨机工们在抗日战争的硝烟中，奋勇当先，不辞辛劳，不怕牺牲，不负他耆们的殷切期望！

回国参加抗战的华侨机工，除了在滇缅路上从事军事物资的运送外，还有分到贵阳、重庆、成都、仰光、西安、南宁、

丹)代表带去,并囑沿途考察,逢站特别留神履勘”。

刘牡丹先生在滇缅公路沿途视察月余后,回南洋向陈嘉庚先生报告。南侨机工反映的情况属实,“所经各站设备极形简陋,并不敷用,所遇各华侨司机等多面无血色,带病多泪,目不忍睹”^①。听了刘牡丹的汇报,陈嘉庚先生当即建议采取以下措施:

1、由南侨总会出资,给每位回国机工赠送蚊帐、毛毯各一件,工作服、卫生衣各一套,羊毛袜两双、运动鞋一双、奎宁一瓶。总共购置3200套。每人9件物品,于1939年年底备齐分别由仰光和越南运抵昆明分发给机工。

2、建议西南运输处在滇缅路沿途城镇设立机工宿舍、医疗站和停车场。陈嘉庚先生将此建议分别电告重庆国民党政府和西南运输处。告以“滇缅路车站设备不周、办理不善,请速改妥”,但重庆方面虽屡“复电嘉奖,第不过官样文章敷衍而已”^②,并未认真解决。为此,陈嘉庚先生又第二次派人前往昆明,并沿途视察滇缅路情况。这第二次的代表就是陈嘉庚生前好友——庄明理。以下是庄明理的回忆:

我从腊戍乘汽车沿滇缅公路行进,同行的有庄怡生、王金兴。我们沿途所见闻与前所述相同。我在同机工交谈中,问他们收到南侨总会寄回的慰劳物品没有?他们回答说,蚊帐、毛毯、卫生衣裤均未收到。有的人得到鞋袜、奎宁三四件小东西,有的竟一件未得。为此,我到昆明即向西南运输处提出查问,他们回答说,物资从不同路线运来,有的尚未运到。我便信以为真。但是,当我在赴重庆途经贵阳时,晚上在西南运输处贵阳站借宿,见正副站长室的三张床上都

^①前揭书庄明礼《陈嘉庚与华侨机工》,载《回忆陈嘉庚》,第87页。

^②同^①。

相对苦笑，以表示庆幸。我们的中队长风趣地说：“我们这次不死，今后会长命百岁的。”

为了适应当时的情况，我们所有人员车辆都过着“蝙蝠生活”，即昼伏夜出。傍晚由同登出发，驶至龙州当晚卸货后，就得折回睦南关或同登。为了避免暴露目标，龙州是不允许车辆久停的。如果当晚赶不回睦南关，即留在中途找到可以隐蔽的地方巧妙地把车辆停放好，驾驶室或者山洞就是睡觉的地方，我们在那里抢运了3个多月。敌机多次来袭击，其中有一次炸了我们的停车场，两辆不能行驶的待修车被炸坏在车场，执勤的一位分队长和一位班长牺牲了。虽然处境险恶，生活条件十分不便，但却没有影响我们每个机工的干劲，人人奋力争先，完成自己所担负的任务。

我们完成任务到南宁，苦战了几个月打算在南宁休息一两天。没料到当晚十点钟即接到紧急撤退的命令。我们只好乘坐总处派来运送的卡车连夜离开南宁。待我们到达贵阳独山时才知道，日寇在我们离开南宁的第二天清晨4点钟左右即侵占了南宁。还算好，我们没有被敌人包围。

敌人的威胁算是甩掉了，可是随之而来的大自然的威胁——寒冷，却不放过我们。在我们离开队部时，每人所携带的衣服很少，更没有御寒的冬衣。在广西时，气温高，还能对付，进入贵阳境内，就难以应付了。而且我们乘坐的是敞蓬汽车，一路上寒风刺骨。特别是贵阳附近，阴雨绵绵，严冬气候，冷得难受。有一位福建籍的华侨机工，倒是具有独创精神。他用一床毯子披在身上，上端折叠起来，形成两个袖子，腰束皮带，乍见之下，有点象日本的和服，颇为滑稽

可笑。引得街上行人注目发笑，连我们这些南侨机工也给他的“奇装异服”逗笑了。途中冻病多人，但幸好没有伤亡。经过近两千公里行程，终于回到原大队驻地保山，继续投入紧张的军需物资运输洪流。

到贵阳汽车修理厂工作的华侨机工叶修青、温其芳等，虽然“住的是大通铺，象沙丁鱼一样，一个挨一个睡。晚上灯光很差，无法看书，更没有文化生活，生活十分枯燥”。工厂的设施也破旧不堪，修理场地没有铺水泥，雨天一片泥泞。修理工具又非常缺乏，积压大量待修车辆不能出厂。在这样恶劣的气候和艰苦的条件下，机工们不顾困难，加紧修理汽车，“为祖国增添一份抗战力量”。同时，一些思想进步的机工还自发组织起来，寻求真理。下面是机工叶修青对当年情况的回忆片断：

到了贵阳之后我们的生活比较自由，经常到城内看苏联电影。温其芳和我们几位知心朋友组织了一个读书小组，订阅《新华日报》，阅读一些进步书籍，如斯诺著的《西行漫记》等。而且还秘密传阅一些共产党揭露国民党顽固派制造国共磨擦，对日投降妥协阴谋的传单、材料等，使我们逐步加深对共产党的认识：要挽救中国，只有依靠中国共产党。我们主动到贵阳八路军办事处找华侨司机联络，了解八路军情况，后来发现有特务跟踪盯梢，才不得不中断。

1940年4月，在贵阳又发生一起迫害侨工的事件。贵阳汽车站有一天丢失了一车汽油。当天侨工刘仲芬因开救济车外出抢修车辆，回场较晚，即被当局怀疑被捕。在案情尚未弄清之前，当局即匆匆忙忙把刘押解出境。实际上是想把侨工当替死鬼以了结此案。当工厂侨工得知这一消息后，连夜开会决定第二天一早罢工包围运输站抢救刘仲芬。第二天，每个侨工都带

铁器，首先包围了押送刘仲芬的车辆和押车宪兵，不许他们开车；另一方面，又派人包围了贵阳汽车站，派特别代表和当局谈判。要求当局必须把案情查个水落石出，在未查清之前不能押送刘仲芬出境，否则一切后果由运输站负责。当时贵阳汽车站被侨工这种声势吓得要死，答应了条件，暂时把事态平息下来。后来查明这是错案，才灰溜溜地把刘仲芬放了。

侨工们对“刘仲芬事件”采取的强硬措施使西南运输处的头头们很震动，事后逐渐加紧对侨工们的控制与迫害。

尽管广大南洋侨胞把自己的亲友子弟送回国内为抗战出力，广大华侨机工也满腔热情回国参加抗战。但由于国民党当局统治腐败，使广大华侨机工遭到许多不公正待遇，使他们的热情遭到挫伤。他们在写回南洋的信中就谈到：“待遇甚劣，不依照所约办理 如寒衣宿舍医药均缺乏。各站办事人缺乏精神，手续麻烦，迟慢，站段无车屋，救济车及修理器具不齐，辛苦难以言状，常有货车损坏停于山地无人处，车上机工饥寒至两日之久”①。

陈嘉庚先生听到有关回国的华侨机工的悲惨处境，寝食不安，当即指派南侨总会的刘牡丹先生专程前往滇缅路实地调查考察，陈先生还计划将整个滇缅路分为6段，“当设七个停车站。每站建几个停车亭，可容货车三百辆，面积五六万方尺，每方尺建筑费一元半共约八万元。工人寄宿舍伙食房阅报室医院二万方尺，每尺以二元半计共五万元，两条合计需十三万元。七个车站共九十一万元，再加零费九万元，合计作一百万元，申坡币（指新加坡币）二十余万元，就使再加十万八万元，亦容易办到”②。陈嘉庚先生“乃详列此项计划交（刘牡

①前揭书陈嘉庚：《南侨回忆录》，第85页。

②庄明理《陈嘉庚与华侨机工》载《回忆陈嘉庚》第87页。

安南等地从事抢运物资和修理汽车。如侨工张子霖、蔡汉良等人就参加过1939年10月南宁会战的运输任务。当时，蔡汉良等华侨司机一回国，就被编到特别大队，赶到南宁投入前线运输。1939年11月24日，南宁失守。机工们又投入昆仑关战役，不久退入武鸣，被敌人包围了3天3夜，幸而援军打开一条血路，才撤到了安南的高平。在高平，机工们不分昼夜，紧张地接运各式汽车和其他军用物资回国。1940年，日军占领安南，整个特别大队的车全部被封。机工们费尽了周折，才脱离险境，回到昆明，又开始战斗在滇缅路上。机工张子霖，对这次在广西——安南的战斗经历曾有生动的记述，他在《回忆战斗抢运在睦南关的日日夜夜》中写道：

同年秋（指1939年秋）我们中队大部分车辆接受由保山到贵阳的任务，正值西南运输处在贵阳紧急组织一个混合大队赶赴越南边境抢运。就在这样的情况下，我们被编进混合大队。当我们接受这个抢运任务时，对日寇愤恨万分。日夜兼程奔驰赶到目的地——广西睦南关。具体担任的任务，是担负由越南的同登至广西龙州的军需物资的运输。

我们刚到凭祥的第二天早上8点钟，当地的空袭预行警报便响了，我们的车辆迅速疏散隐蔽。到10点钟左右，紧急警报响了，很快就听见马达声，由远而近，旋即望见敌机。那时想找安全躲避的地方已来不及了，只好就地卧倒。凭祥是个盆地，四周都是山。4架敌机进入市区盘旋，随即在我们卧倒的上空俯冲扫射。虽然没有投弹，但俯冲的发动机声、机枪声震耳欲聋。我心想这次不死也会伤，只好闭上眼睛等待命运的安排，就这样过了20多分钟，恐怖的声音才渐渐地消失。敌机远去，我们从田埂爬起来，互相观看，

挂着南侨总会从香港买给机工的新蚊帐，每张床上还放着两条南侨总会委托我从槟城购买发给机工的美人牌毛毯。这些陈先生亲自经办慰劳机工的物品，大部分被国民党的官吏们贪污占用了。

我还亲眼看到，由于雨水冲刷和缺乏管理等原因，公路面破坏严重，汽车损坏很多，有的机工因翻车牺牲了。由于水土不服和生活管理不妥，机工生病的也很多。西南运输处每月仅发给每人三四十元生活费，在当时国统区物价飞涨，货币贬值的情况下，不少机工入不敷出，只好写信回南洋，要家里寄钱救济。

尽管待遇低劣，困难重重，华侨机工仍托我转告陈嘉庚先生：请他老人家放心，我们一定遵照出发前他的指示去办。不辜负一千万南洋侨胞的委托，参加抗战，报效祖国，无论遇到多大的艰难险阻，也要坚持到底。

机工们还对庄明理等人说，尽管困难很多，但出于对祖国的热爱，仍充满着乐观情绪。回国以来，亲眼看到祖国的大好河山，更觉得祖国的可爱，整日奔驰在“风花月雪”之中（下关的大风、大理的茶花、苍山的积雪、洱海的明月）；他们还绘声绘色地向庄明理等人讲述了下关孔明四擒孟获处和毒泉等名胜古迹的奇异。机工们对祖国美好山河的赞誉溢于言表。

第三节 陈嘉庚先生回国慰问机工

1940年3月下旬，陈嘉庚先生以南侨总会主席身份亲自率领“南洋华侨回国慰劳考察团”回国慰问抗日军民，也包括慰问南洋华侨机工。

陈先生一行抵达重庆后，庄明理即将机工和滇缅公路的情

况一一向他汇报，陈先生对国民党政府的腐败行为非常生气，更对西南运输处的作为恼火，当即向国民党军委会反映，并在同年7月30日直接向蒋介石提出：“西南运输办理不善，尽人皆知，事关抗日军运重事，毋庸多赘，在新加坡曾多次致函电军委会，未悉可达钧座否。”4月22日，陈嘉庚又在西南运输处重庆分处举行的欢迎南侨慰问团大会上发表训词，进一步阐明华侨机工的光荣使命，并向国民党政府提出了要关心机工物质和文化生活的要求。他在训词中说：

去年二月间南侨方面得到宋主任函，知滇缅路完成通车在即，嘱代招侨胞返国服务，先后陆续自愿抛弃原有的优美生活以及父母妻子，热烈返回参加抗战工作者已达三千余人，均系抱抗战热情而来，可以说没有一个是无工作无办法借此返国而求生活者，而且前数批均系技术方面有深刻的研究及经验者。虽则后一二批略有少数经历差点的，而大多数的技术还是精良，惟对于军事训练较为缺少。因为海外生活安定无所拘束，故在人数众多中难免无一二品行不端的分子夹杂在内。希望国内同胞决不可因少数不肖者影响到多数，对于侨胞便发生不良印象，那就绝对错误了。要知道滇缅路在抗战时期各路国际线多被封锁之际，确为一最重要的国际路线。在该路中有数千尺以上之山岭，道路弯曲，陡坡特多，行车不易。服务此路者，若非有精良技术，特别胆量，决难负此重任。现在侨胞机工既有数年或十余年之丰富经验，胆量亦大，始有绝对的把握到滇缅路去服务，确属得当。故一年来成绩颇好。现在本人可以代表各华侨机工尚有数种要求。因为他们一向在国外，生活是很优美的，每月所得之金钱亦很多，回国是为抗战救国，决不是金钱的

问题。所以要求国内管理者对于他们衣食住以及医药问题要特别注意。其次则为新闻报纸应多多的供给他们阅览。但是我提出者决不是过份的要求。是求其适当，就是衣能暖、食能饱、居住地点能合乎卫生，使他们白日工作，夜间可以安息，则他们工作自可发挥莫大成绩。今日在贵处所看到的队伍、服装、排列、精神均极整齐，惟今日参加侨胞不多，我希望在滇缅路服务之多数侨胞都要与今天所看见的一样，我们要大家抱定爱国热心，努力完成抗战目的，以求达到最后胜利，则可与欧美各国并驾齐驱……总之，侨胞之回国服务，首先要看清，目标是抗战救国，民族复兴，不是来享福过优越生活的。①

陈嘉庚先生最后勉励华侨机工们“要抱定回国参战是为民族增加抗战的力量而来”。8月，嘉庚先生又对西南运输处负责人龚学遂说：“1、货车到站栈，须排列有秩序，留空路使各车自由出入。2、货车到站栈排列后，须雇定工人洗净泥污。余曾见放在车底下之副车胎，染泥土如燕巢，足知许久或始终未洗除，若南洋司机之管理法，日日必要洗净。3、货车到站后，若机器稍有不顺，司机人应即报告修机司，立即修善；明日方可出发，如此可免途中停顿损失。以上简单三件事，普通管理人员都晓得，只在当局命令监督实行而已，非挟泰山超北海做不到之大事。”②

陈嘉庚先生率领慰问团部分成员赴西北、江南各省慰问。考察结束后，决定不顾劳累，亲自再沿着滇缅路进行视察并慰劳华侨机工。为此，陈先生电告国民党政府交通部和西南运输处，要求他们各派一名工程师随同前往。

①云南省档案馆编：《云南档案史料》（内部出版），第15期第63页。

②陈嘉庚：《南侨回忆录》，香港草原出版社1979年版第200页。

1940年11月，陈嘉庚先生一行抵达昆明，西南运输处为此派了两辆小汽车，一辆供陈先生及秘书李铁民乘坐，一辆供庄明理及两位工程师乘坐。途中，陈嘉庚先生不时停车下去亲自查看路况，对哪一段公路拐弯太急需要修整，哪一段路面不平需加平整，哪一段路面狭窄需再扩宽，哪一处行车有危险需插路标，都提出具体意见与同行的两位工程师商定后命随行的人一一记录清楚。他还提出全路应设七八个中途休息站、各处都要修建机工宿舍和食堂、停车场和修理站的意见。这些意见都得到两位同行的工程师的赞同，并于滇缅路全程考察结束后，将这些意见写成修路方案上报西南运输处。陈先生并决定由南侨总会筹赈汇寄全部修路和建站所需经费。

在陈嘉庚先生视察滇缅公路期间，曾在一城镇听到有机工被运输处关在黑房中已三日，“侯君（侯西反）闻之往交涉，始放出来见，乃潮州青年人，系新加坡华侨，为爱国而来，时天气寒冷，约五十余度，余重装尚觉冷，该车夫似非劳动界，身上只穿一领单布衣。余问：‘你衣何如此单薄？’答：‘前在南宁服务，衣服一切均在南宁。失陷时适赶运军物在外，致所有衣物尽行丢失，当局云要赔补，迄未见赐，数月来衣服甚贵，无钱可买。’又问：‘禁在暗房，有被席给你否？’答：‘无有’。余伤感之余几为下泪。因余在南洋多方鼓励诸机工三千余人回国服务。今亲见此景况，并忆其他类是者，不知凡几，故不免自咎，且代为伤悲。乃送他五十元为买衣服费。”①陈嘉庚先生目睹这些情况后深有所感，为此又委托侯西反带上一千多元钱，沿途到医院里，去慰问生病及受伤机工，每人赠10至20元。

陈嘉庚先生对机工负责到底和关心祖国抗战前途的精神，使广大华侨机工深受感动。陈先生还勉励机工们努力为抗日多

①陈嘉庚：《南侨回忆录》，香港草原出版社1979年版第291至292页。

作贡献、善始善终，坚持到抗战胜利①。

视察慰问期间，陈嘉庚先生也指责了西南运输处负责人管理不善等问题。特别是对南侨总会于1940年先后赠给西南运输处的200辆卡车受到损坏，甚至遗失之事对西南运输处某些负责人提出了批评。陈先生指出：“南洋华侨募捐款项，多由零星凑集，如百数元，或十元八元一元两元，辛劳工作积少成多，非是同资本家一呼便集之容易措办。而彼辈公务员，则视若泥沙，上峰复委任不晓事，不负责之私人主持此抗战重要之军运，可胜叹哉。”②

为了迅速解决滇缅公路存在的问题，陈嘉庚先生还于12月13日直接发电报给蒋介石，电文说：“余与委员视察滇缅路已毕，路中凡太狭及弯曲危险者，经与赵工程师酌妥速改。近来新到五吨货车，比前三吨者加大，故非速改不可。西南运输处管理无方，车机易坏，运输减少。前龚主任（指龚学遂）许速改善，迄今数月仍旧腐化。经与刘委员商酌，留侯西反、庄明理在各站三数月，帮助改善，以尽义务。如蒙赞同，请电示昆明龚主任，俾两人有权可督促各站负责人。”③

陈嘉庚先生视察完滇缅路后到达仰光，任庄明理担任南侨总会常驻滇缅公路的代表，交涉实施修路等事宜，并要庄明理具体办几件事：

- 1、滇缅路狭窄陡险的地方要修；
- 2、购置五百辆货车；
- 3、修路所需之柏油国内很缺，由南侨总会供给，民工由西南运输处负责组织；

①庄明理：《陈嘉庚与华侨机工》，载《回忆陈嘉庚》，文史资料出版社1984年版，第93页。

②陈嘉庚《南侨回忆录》，香港草原出版社1979年版第292页。

③陈嘉庚《南侨回忆录》，香港草原出版社1979年版第293页。

4、由南侨总会出钱，在仰光购买一批保养洗刷车子用的工具，如水管子、打水机、铲、刷等运送回国。

此后，由于庄明理被缅甸英国殖民当局逮捕并驱逐出境，此事就由庄明理匆匆交待当地华侨筹赈会负责人代办。当地华侨筹赈会克服重重困难，先后买了100辆车和一批保养车辆的工具交西南运输处，还买了一些柏油，才使滇缅路上的柏油路面由畹町铺至惠通桥^①。

当陈嘉庚先生还在重庆时，曾经到西南运输处重庆办事处向机工发表演讲，其中有半数是南侨机工。陈先生说：“我国积弱，海陆空军均落后，而尤以海军为甚，致沿海交通完全丧失，而国际公路可入口者，只有新疆、安南及缅甸而已。除安南铁路外，若以汽车运输，新疆一路因路太远所运无多，唯滇缅路最为重要。第因新路崎岖，司机非有经验不可。国内乏此项机工，故宋子良君函电托南侨总会，代募驶车及修机工友，以应军运之需要。于是南侨总会登报征求，并函促各属会努力，鼓励诸爱国侨胞。富有经验者回国服务，计半年间招募三千二百余人，所有川资等费，由南侨总会负担。至于机工待遇，照国币核算薪水，不及南洋半数。然因热忱回国，均甘愿牺牲，不但舍去优厚薪水，尚需离开家室，绝非游手失业不得已而来者。余为南侨总会主席，知之甚稔，望国内同胞及诸同业工友，明白原谅。同为努力救国，应和衷共济，不可分别国内与华侨，互生意见，为敌欣快（余有此言，为国内司机，误会华侨司机失业而归）。至华侨司机，既愿为爱国回来，务必克守初志，应当耐劳耐苦，以达到抗战胜利为目的，万万不可有始无终，半途放弃，不但无颜可对华侨，亦无颜可对家乡。

^①庄明理：《陈嘉庚与华侨机工》，《回忆陈嘉庚》，文史资料出版社1984年版第119页。

若论工作及薪水，比较在战线同胞及士兵，何可以道里计也”。^①陈嘉庚先生以抗日大局为重，关心广大华侨机工的精神，由此可见一斑。

第四节 华侨机工与国内同胞的鱼水深情

历史的“潮头”把一群海外赤子推上回国参加抗日征途。他们既对祖国有强烈的特有感情，也对作为同胞的人民有深厚无比的情谊。

请不要说“报国”一词抽象，当华侨机工们驾起车在敌机堵截轰炸中忘我地昼夜兼程抢运物资时，这报国的感情是十分实在、具体的。当他们作为中华民族的好儿女而得到人民热爱的回报并以国士相待时，这“报国”之志更会与“中国人”固有的民族情感融合，凝聚而成为十分真挚的海外侨胞同国内同胞的鱼水深情。

云南地处边疆，与越南、老挝、缅甸接壤，与柬埔寨、泰国、马来西亚、新加坡为近邻，与菲律宾、印度尼西亚也相去不远，无论是气候，自然环境，都有许多相同之处。这对于原来侨居在这些地方的南洋华侨机工们来说并不陌生，易有感情。滇缅公路大部分路段穿行于云南少数民族居住区，20多个少数民族中有10多个少数民族属于跨居两国或多国边界而居的民族。对于这些少数民族的民情民俗，有许多华侨机工在侨居地生活时就已比较熟悉。自然地理、人文地理，都给华侨机工们创造了同当地人民建立鱼水深情的有利条件。当然，最为重要的还因为大家是同胞，“国家兴亡，匹夫有责”，这个政治上的认同性，把机工和国内同胞连接为一体了。

随着战况的变化，运输任务不断加重，出车跑车日以继

^①陈嘉庚《南侨回忆录》，香港草原出版社1979年版第119页至120页。

夜。于是，翻车、撞车、坏车、堵车、“抛锚”的情况越来越多；随之，人困马乏，生病患疾的人员也越来越多；由于日机的轰炸，扫射日益频繁、疯狂，死亡负伤的人员也越来越多……

国民党政府中，特别是具体负责管理南侨机工们的西南运输处以及后来的“中缅运输总局”，还有最后负责管理机工们的“滇缅公路管理局”中的一些“领导”、“上司”、“长官”、机关、部门，虽然也有顾全抗战大局和重于民族大义的好人，但也不是那么关怀、体贴自己的下属。因此，当机工们遇到困难而自身无法克服时，如染上疾病或负伤无法救治，或粮尽而濒临饿死时……就需要人民、同胞，伸出援助之手，张开友爱的双臂，使机工们重新插上翅膀。

1939年9月，云南芒市、遮放一带阴雨绵绵。滇缅公路的这一段路程象被泼了厚厚的一层油污，既烂又滑。西南运输处华侨机工车队第13大队37中队的17辆卡车，在距离芒市8公里的地方，全部陷进泥坑而动弹不得。机工们想尽了一切可以使用的办法，仍然无济于事。5个昼夜过去了，所带的干粮、大米、油、盐，全吃光了。由于救援的车子进不来，补给全断了。从第6天开始，过分的疲劳，加上饥饿，有一半人病倒了。能动的人只能去挖竹笋来煮给病倒的战友们吃。这里前不靠村后不接寨，又怕车上的军火出事，机工们只好忍耐着病饿等待救援车的到来。可是，病号越来越多了，其中有几个机工的“老红眼摆子”病又复发了，高烧，抽搐不已……这群为报效祖国而回国的海外赤子，被泥泞困倒在这杳无人烟的荒山野岭之中。

死神再次疯狂地扑向这群孤立无援的机工。

也许是命运的安排，第8天早晨，天气放晴了，不期而至的一群傣族儿童由路边经过，给濒临绝境的机工们带来了新的

希望。战时，兴许是由于某些国民党军队总是危害老百姓的缘故，人们见了当兵的都要退避三舍。但儿童毕竟是儿童，好奇心重，“带头”的壮着胆子走过来，小的也畏畏索索凑了过来。看着这群“兵”都是好人，对他们亲如兄长。又目睹了这群“兵”的境遇，便发话问了长短，他们象小鸟一样飞走了……

约摸两个小时光景，一大群傣族男女由田边地角来到了机工们停车的地方。领头的一位壮年汉子问明了这群机工的情况，特别是在得知他们都是归国华侨以后，便以有些责备的口吻问道：“你们为什么不去寨子里找我们呢？”队长答道：“我们从国外回来是为了抗日的，是用开车来打日本鬼子的。我们不能随便闯进你们的寨子去打扰你们。”

他们素昧平生，但人和人的心却沟通了。

于是，傣家群众在送来了丰盛的柴、米、油、盐、肉和治疗恶性疟疾的有效中草药的同时，还带来了锄头、砍刀、木板和绳索。有的做饭，有的为机工病号治疗，大部分帮助铺路、填坑，携手共克艰危。倾刻之间，华侨机工和国内傣族同胞融和成为一个战斗的集体，结下了如兄弟似姐妹的友谊。这情、这谊象阳光、空气和水！

除了两三个重病号被“强迫”留下之外，所有的机工又都上车了。17辆卡车排成的队阵，轰鸣着向前奔驰而去。傣族同胞们笑了，有几个机工却哭了……只听见那个“儿童团”“领头”的孩子还在大声地喊着：“华侨叔叔，要回来呀，我们等你们回来！”

华侨机工们同这里的汉族和少数民族，在峥嵘岁月中结下了不解之缘。其中有不少机工，还在后来的战争环境中，成了这一地区一些人家的“赘婿”，变成某一个民族的成员了。

骨肉同胞情，犹如高黎贡山上的青松，太多，太多。

战局不断变化着，中国国内的政治情势也随之变化着。在严

峻的民族危机面前，谁是抗战派，谁是投降派，都被战火证实得那样真切、明白。国民党中的顽固派，在掀起第二次反共高潮后，又要掀起第三次反共高潮。实在是令亲者痛、仇者快。大敌当前，砍杀自己的人民，削弱抗日的人民武装力量，不只是愚蠢，而且是对民族的背叛。

毛泽东说：“国民党在1937年和1938年内，抗战是比较努力的，同我党的关系也比较好，对人民抗日运动虽有许多限制，但也允许有较多的自由。”^①他还指出：“自武汉失守以后，由于战争失败和仇视共产党这种情绪的发展，国民党就逐渐反动，反共活动逐渐积极，对日抗战逐渐消极。”^②武汉失守后，抗争进入战略相持阶段，蒋介石和国民党中的顽固派对日抗战逐渐消极的具体表现是：第一，尽量避战；第二，观战；第三，搞“曲线救国”。当时，国民党的主要当权者暗中与日汪勾搭，准备妥协。他们反共活动逐渐积极的具体表现是：第一，侦破共产党在国民党统治区的组织，逮捕和杀害共产党人与各界爱国进步人士；第二，取消和血洗八路军、新四军驻国民党统治区的办事处、通讯处及其他后方机关；第三，武装进攻解放区。这就“使得它在抗日战争中的作用，不但是极大减少了，并且变成了动员和统一中国人民一切抗日力量的障碍物”。

在这样的政治情势下，南洋华侨机工，却不畏惧国民党中顽固派实行白色恐怖和镇压的危险，出自民族大义，出自与国内同胞的骨肉情谊，毅然决然地派出了机工张达等三十人前去慰问八路军负伤将士。他们还借当时的《新华日报》，公开发表了他们对八路军负伤将士的慰问信：

八路军的负伤将士们：

^{①②}毛泽东：《学习和时局》《毛泽东选集》第3卷，人民出版社1953年版第945至946页。

你们，两三年来，在已经沦于敌人的魔手中的华北，是始终不懈地和敌人进行着极残酷极艰苦的斗争。由于你们的斗争，粉碎了敌人吞并整个华北的迷梦，打击了敌人的开发华北以战养战的阴谋，也是由于你们的斗争，使华北几千万同胞脱离开日寇血腥黑暗的统治，团结于国民政府下，而形成伟大的民族抗战力量；也更是由于你们的斗争，牵制了敌人大量的兵力，而促使战局达到相持，建立起无数的敌后抗日根据地以准备将来的反攻。

你们在斗争过程中，虽是不幸却是极其光荣地负了伤，是为着民族的生存，而流出了你们最为可宝贵的鲜血。你们的鲜血，是写成了一卷可以照耀全世界的壮烈的民族英雄战斗的史诗。而你们的伤痕，也足够去粉碎那一切企图分裂国内团结的汉奸们对你们的造谣和诬蔑。

我们是一群由海外归来的工人，对于你们的光荣的负伤的同志们，除致以热烈的慰问和敬意外，并将由节约所得的六十九元，赠作你们的医药费用。这区区之数，也许只能算杯水车薪，但是我们这一群海外归来的工人，对于你们热诚的慰问，是表现着海外千百万侨胞和全国广大劳动者是和你们站在一起的，祝你们早日恢复健康，并致以民族解放敬礼！

华侨机工回国服务团张达等三十人

1940年4月27日《新华日报》

这些文字，语不惊人，词非危言。但是，字里行间却闪现着南侨机工们对抗战大业的关注，对英雄八路军的亲情，对共产党的热爱，对国内抗日同胞的手足之情、兄弟之谊。

抗日战争时期，历史还没有把中国共产党推到中国执政党的位置上。但是，它力主抗战。因此，它同奋起抗战的四万万国内同胞、千余万海外侨胞、国民党中爱国抗日的将士们心连心，共艰危，同荣辱，存在着深厚的手足之情，兄弟之谊。所以，它的声音《新华日报》以及当时在国民党统治区的许多爱国进步报刊，总是站出来大声疾呼为人民说话，为侨胞说话，为南侨机工们说话。

据不完全统计，自1939年到1942年，《新华日报》为宣传、赞扬南侨机工们的爱国主义精神、在运输线上的英雄事迹，以及呼吁国民党政府应当关怀他们、平等相待他们的报导、文章、专论、通讯等，不下十篇之多。其中，象《一群投入祖国怀抱的孩子》、《滇缅路上的华侨司机群》、《华侨机工诗歌》、《救济回国华侨机工》等等，不仅高度评价、宣传了华侨机工们的爱国主义事迹及其重要贡献，而且，还代表中国共产党和国内同胞向国民党政府呼吁：“不论是政府机关，筹赈团体，还是人民组织，都应当在这几方面满足侨胞的要求。尤其是政府侨务及赈济团体，更应该认真的使归国侨胞各得其所。万万不能敷衍了事，推诿延迟。要知道，他们无负于祖国，是祖国有时对不起他们。”①

立足于中国的土地，立足于国难压顶时期的每一个炎黄子孙和中华儿女的骨肉同胞之情，被民族危机凝聚得更深、更重。装填于华侨机工们胸膛中的是祖国、是中国人民、是国内同胞的情谊；扣动国内同胞心弦的是千百万海外侨胞、是回国参战的3200余名南洋华侨机工们的爱国主义行动。1941年1月27日，《新华日报》特派员陆诒道出了国内同胞对华侨机工们的感情：祖国的亲人们在“时刻惦念着飞驰在滇缅公路上的汽车群，怀念着那些为抗日运输而辛勤工作的华侨机工们”。

①《新华日报》，1942年12月15日。

第五章

1942年初至1945年的南侨机工

第一节 滇缅公路中断时的南侨机工

1942年3月8日，日军在仰光登陆，4月30日攻占腊戍，5月3日占我畹町，4日连陷遮放、龙陵而进驻腾冲，气焰嚣张，大有东犯下关、祥云之势，昆明震动，云南震动，大西南震动。

1942年5月4日，中国国民党政府为了阻止日军东犯而炸毁了滇缅公路的咽喉大桥——惠通桥，于是，滇缅运输中断。

这时，南侨机工已被战火切割为两个部分。一部分尚迟滞缅甸，未能回归；大部分退回滇西，撤至昆明一线。

当时，自南洋、缅甸和滇西逃来内地的难民塞途，霍乱流行，死于此疾的人据说多达三千余人。沿途哀鸿遍野。在国内的机工们日夜进行运人运物的工作。

但是，同战火中的人民一样，南侨机工们也开始陷入悲绝人寰的惨境。

滞留缅甸境内的那部分机工，有的在战火中罹难，有的被打散失踪，有的参加了中国远征军，退守印度待命，只有个别人在历尽坎坷和重重险关之后，只身逃回昆明。下面是一篇当事人的回忆录。

抢运物资回国的一段战斗

廖 光 武

在第二次世界大战中，日本偷袭珍珠港后，即迅速向东南亚进犯，并急于占领缅甸，因为滇缅公路是我国进口抗战物资的主要运输线路，又是日军企图进犯云南和威胁印度的必经之地。1942年春，中国派遣远征军进入缅甸，协同英缅部队抵抗日军侵略。当时我在仰光中国缅甸运输局（简称中缅局或CBTA），任华侨第五中队的分队长，正紧张地运送抗战物资回国。我中队于最后一次抢运的归国途中，曾两次遭到日军突然袭击，牺牲了一部分华侨工人，他们为抗战献出了自己宝贵的生命，令人怀念。

临危受命车队驶入战地

1942年4月下旬，缅甸形势危急，23日早上，中缅局兼局长俞飞鹏在新腊戍一座英国人的别墅里，召见我们几个中队长和分队长，亲自布置紧急抢运在缅甸各地的物资回国。我中队接受抢运曼德勒BOC（缅甸石油公司的简称）汽油的任务，立即出发。同我们一起执行汽油抢运任务的，有六十多辆卡车，开车的司机共70余人，他们都是陈嘉庚先生组织回国参加抗日的南洋华侨青年汽车机器工人；另有100左右临时招募来装卸物资的，他们是缅甸矿山和工厂中工作的华侨工人，很多祖籍是云南；还有两个美国顾问，一个是汤姆斯中尉，一个是通信上士。

缅甸中部的4月，气候非常炎热，我们车队用60

公里以上的时速飞驰在柏油路上。华侨工人司机们虽然撑起了前面的挡风玻璃，光着上身，赤脚踏油门，但仍然汗流浹背，一双汗手时常在方向盘上打滑。当我们车队进入曼德勒时，该城因遭日机多次轰炸，已成空城，到处硝烟弥漫，眼前一片焦土。中国远征军二十八师已在曼德勒近郊布防，师长刘伯龙叮嘱我们说：“情况很快有变化，要和各方面保持密切联系。”

侨工加紧装油装车

BOC油池是在曼德勒郊区伊洛瓦底江岸边，这里尚未被日机轰炸，居民已经走光了，我们车队分散停在路旁树荫下，油站还有一个英国上尉留守。站内有六个放油龙头，但场地狭小，每次只能开两辆车入站内，装油时先把空油桶装上车然后注入汽油，只有两条注油胶管，也只能使用两个放油龙头，起初出油流量很小，注满一个五十加仑油桶要十分钟以上，这种缓慢的出油流量，同我们争取在日军到达前运出全部汽油的心情是相矛盾的。有几个急不可待的华侨工人，找美国顾问汤姆斯中尉一起去向英国上尉交涉。

英国上尉说：“你们下油池去检查检查”。

几个华侨工人拉着美国顾问汤姆斯中尉爬下油池去，检查油泵、吸油管，并把出油管道各阀门尽量开大，结果出油量增加了。华侨工人也想方设法开尽六个放油龙头，在车上和地面下同时注油入桶，在地下装满的油桶则滚到站外上车；华侨工人不辞辛劳，废寝忘食，日以继夜地忘我工作，加快了装油装车的速度。

敌情紧急油车分批回国

由于日军进展迅速，情况急剧变化，我们已装满油的车辆，不宜在曼德勒作长久停留，必须分批先行回国，并在夜间行驶，以避免敌机袭击，到4月26日清晨，我们已开出两批共四十多辆满载汽油的卡车。

日本飞机天天来轰炸，26日中午防空监视发出警报时，我们离开油站，分散到外面树下卧倒，当敌机飞临上空时，我们听到很多炸弹落下与空气磨擦的响声很近，我急叫：“快卧倒，有危险！”这时听到炸弹连续爆炸的巨响。我们没有人受伤。日机这次轰炸的目标是离油站不远的轮船码头，好象他们还没有发现BOC的所在地。

26日晚，我们赶紧开出第三批十二辆油车，至27日凌晨三时，我们仅剩下三辆车没有装油，眼看要完成任务了，可是没有想到昨晚开出的第三批油车中，有五辆开回曼德勒油站，回来的华侨工人说：“梅谋已被日军占领，切断了去腊戍的公路，前面车辆遭到日军机枪扫击，有一辆车起火燃烧，死伤情况不详。”

中缅局是后方运输机关，不配武器装备，对于日军的袭击，我们车队没有丝毫抵抗能力，人员的死伤，物资的损失，定是难免的。中队长已同第二批车回国，我立即同美国顾问汤姆斯中尉商量，连夜发电报向局长汇报情况。中午接到局长和美国顾问团的回电，命令我代理中队长职务，带领在曼德勒的全部人员，焚烧曼德勒各地来不及运走的存油及车辆，然后撤出曼德勒，取道卡萨、八莫回国。

焚烧存油不留一滴资敌

从4月27日下午起到28日一整天，我带领一部分华侨工人，同美国顾问汤姆斯，冒着敌机的狂炸，到飞机场和几处存油仓库，放火焚烧来不及运走的汽油。华侨工人都表示绝不让一滴汽油落到日军手上。

29日早上，我们协助英国上尉烧了BOC油池，也烧了我们留下的车辆，然后搭轮船沿伊洛瓦底江北上，前往卡萨。曼德勒大桥已在日机狂炸下损坏，但铺上木板，吉普车还勉强可以通过；两个美国顾问和英国上尉是各开吉普车冲过大桥，从公路往卡萨去的。美国顾问汤姆斯中尉同我们相约在卡萨会面。临别时，汤姆斯中尉把车上的一支冲锋枪和一支中国政府赠给他的二十响驳壳枪给了我们，还给我写了一封向美军总部联系的介绍信。

在八莫遭敌袭击

我们计划由曼德勒乘船经卡萨到八莫，然后从八莫南坎公路回国。由于轮船只能白天航行，夜间就要靠岸停泊，我们到达卡萨已是5月1日中午，船长又要明天才开船往八莫。这时卡萨市面已呈现混乱。英军经过这里往印度撤退，有一个英军武器库正准备破坏，华侨工人向英军交涉要些武器弹药，说什么他们也不肯给我们。我们在卡萨和八莫办事处通了电话，办事处要我们赶快到八莫，八莫已开始撤退了。

第二天轮船继续启航，船上挤满了印度和缅甸难民，黄昏时船靠岸停泊，前面约一百公尺处已停泊着

一艘客轮，两艘轮船一同开到河中央抛锚过夜。

5月3日晚九时，船到八莫近郊，我们远远看见码头附近的油管有火燃烧，华侨工人在议论着八莫可能发生变化，各人都整理行装，作好应变准备，船拉了汽笛便在码头靠岸。我们上岸后，在码头发现有四辆有CBTA标志的雪弗兰卡车，四辆都有轻微破坏，华侨工人们把零件凑在一起发动了两辆，大家都说先到八莫办事处去。

我们到中缅局八莫办事处，见大门洞开，门前和院内一辆车也没有，直上到二楼也没有人，满地文件碎纸乱飞，十分狼狈。我感到情况变化太快，已不能在这里停留。便和华侨工人简单商议后，决定从南坎公路回国，先出公路找个地方休息，再开车回码头接人。当我的车刚驶入八莫大街时，车灯正照着一个头带钢盔身穿雨衣的日本兵，在街中央大摇大摆迎面走来，他“呀”！一声惊叫即窜入左边骑楼黑暗处去。我马上停下告诉后车的人，前面有日军，快倒车调头转过另一条街出南坎公路，调头后仍然是我开的车走在前面，到南坎公路口我正想左转弯上南坎公路，不料在右侧骑楼下的墙角里，突然响起密集的机枪声，我知道我已无法再走，为了不堵塞后车转上南坎公路，我迅速关闭车灯，踏下离合器板，使汽车顺势向前冲去，远离敌人枪口才把车停下，高呼“下车快跑”！车上华侨工人纷纷跳下，冲出敌人火网，向四面跑去。我在皮包里取出美国顾问赠送的驳壳枪，和一支二十发弹夹及一排子弹，我下车后伏在路边的碎石堆旁观察，在月光下很清楚地看见几个日本兵围着一挺轻机枪正向车上连发扫射，我马上换上弹夹向机枪周围连

发打去，紧接又打一个十发弹夹，敌人机枪口吐出的火焰被我打熄了。车上的华侨工人才陆续跳下离去。

我拖着沉重的脚步朝码头方向走去，因为迂回通过日军哨所和受日军警犬的追逐，在芦苇与深草中迷失了方向。至5月6日下午五时，才走到南色里河流入伊洛瓦底江的三角洲上，这里有一间小茅屋，我进屋不久便有一个缅甸青年进屋来。

他说：“现在码头空无一人，路上日军岗哨很多。大前天晚上机枪响时，码头上的人已上船开往密支那去了。这是我看守玉米的小屋，我的家住在小河那边约打村里，你到我家去，我给你衣裙和小船，你可以划船到卡萨去，那里还有你们的军队。你不要过浮桥，桥头有日军哨兵。”

我把衬衣脱下，将枪扎在腰间，顺水游去，游到约打村岸边，已近午夜，我没有入村，直接把岸边的独木船解开撑走。我在独木船上顺着伊洛瓦底江漂流了三日三夜，于5月9日下午回到卡萨，晚上在森林中会见中国远征军第五军军长杜聿明，我向他报告在八莫被敌人袭击的经过，并回答他询问沿河情况后，他便写手令派我在军部驾驶连任排长。这样我就跟杜军长一起爬过野人山，进入印度，我到印度后即调入中国驻印军新二十二师任汽车队长。

反攻胜利重临旧地

1943年冬中国驻印军以五个师兵力与美英等同盟军队一起从印度向缅甸反攻，到1945年春，我军已全歼侵缅日军第十八师团，克服了缅甸北部，并与从云南向缅甸攻击的中国部队胜利会师，打通了全长4000

多公里的中印缅公路。5月英军收复曼德勒和仰光，残余日军退入泰国。

八莫克复后，我采摘山花做成花环，去到当年被日军袭击的南坎路口，祭吊为国捐躯的华侨机工。后来，驻印军廖耀湘将军说：“中国驻印军要在八莫南坎路建一座抗战阵亡将士纪念碑，中缅局在八莫牺牲的华侨工人，也是抗战阵亡将士。”但我最遗憾的，是我始终没有办法把牺牲了的华侨机工的姓名刻在纪念碑上。

滞留缅甸的南侨机工，除血洒缅甸者外，幸存者失散漂泊而不知其去向了。

留于国内的南侨机工，在滇缅公路被切断之后不久，遭到裁撤的厄运，当时的“中缅运输总局”以“奉交通部指令”为由，说“人浮于事”，对南侨机工所有车队员工均作“遣散处理”，“自谋出路”。

一群投入祖国怀抱的海外赤子，只好直面这无情、残酷的生活现实，重新去寻找报国之门……。

第二节 南侨机工辗转各地继续支援抗战

冷酷，国民党政府对南洋华侨机工的“遣散处理”，确实是过份地冷酷。

面临冷酷的现实，南侨机工们对比自己的初衷和现实的遭遇，不能不发出“往事不堪回首”的感慨。但是，多愁善感，无济于事。多数人为：既然当初是为报国而回归，现在还必

须去重新寻找报国之门，继续为抗日服务。当然，也有一部分人灰心失望或无门可投而倒下了。

1941年年底，西南运输处奉命结束时，其一切事宜移交“中缅运输总局”，局长由俞飞鹏兼任。1942年5月滇缅路被切断后，“中缅运输总局”又改名为“滇缅公路管理局”。这时，该局已是车辆残破，人员星散。南侨机工被遣散后，只好自谋生路。有的人便赴延安去参加中国共产党领导的抗日队伍；也有人受募前往印度，参加盟军的军事运输。后又参加反攻缅甸；也有人当1944年滇西大反攻时，就地参加了当地抗日队伍，在松山、龙陵和腾冲等几个战役中，抢运弹药；还有人受盟军谍报部门派遣，前往泰国、缅甸、越南等地侦察敌情；还有人辗转到了西北地区，在兰新公路上运送军用物资抗日。下面，我们对这些辗转各地继续参加抗日战争的华侨机工情况，略作一些介绍：

一、参加中国共产党领导的抗日队伍的华侨机工

有一些原来分到贵阳汽车修理厂工作的华侨机工如温其芳、叶修青等人，很早就接受了共产党的影响和主张。自那时起就暗下决心要跟共产党干革命。1940年5月以前，温其芳、王禄昌、肖士元、彭士卿和叶修青等七八人曾在贵阳旅店碰头，决定到重庆去找八路军办事处，最后确定由温其芳和叶修青先行。对这件事，叶修青有一段回忆：

温其芳事先已请准假，并由工厂记工统计员帮助他领到一张乘搭货车的证明和一张通行证。而我尚未办任何手续，长途搭乘货车是很不方便的。急中生智，我决定去找曾在昆明训练所受过训而现在正开贵阳——重庆线的货车司机帮助。果然如愿以偿。我就充作随车机工，终于安抵重庆了。

到了重庆的第二天，我们到八路军办事处找到了林群秀同志。一经说明来意，他马上就领着我们去办事处，接见我们的是刘士杰同志，他态度很热情，细心听取我们前来参加八路军的原由之后，马上答应留下我们。分配到汽车队工作。不久，又派我送新四军军长叶挺去峨嵋山休假。7月份，我被派往桂林十八集团军办事处给李克农开小汽车。我就是在那里参加中国共产党的。

1941年6月皖南事变后，我们撤退回重庆，我还曾经给周恩来同志开了一段时间的小车。以后，随同李克农同志到了革命圣地——延安。在那里，党为了革命的需要和对我的关心培养，送我到中央党校学习。

除了温其芳、叶修青等两位机工外，还有其他华侨机工，也通过各种途径，直接参加中国共产党所领导的抗日队伍中。他们出生入死，为抗战的胜利尽到自己的最大努力。

二、到印度参加盟军运送抗日军需物资的华侨机工

滇缅公路中断后，中国失去了与英美等西方盟国的陆路交通联系，美国等供应中国的武器和军用物资，就只能依靠飞越喜马拉雅山的中印航线。然而，这些在印度的军用物资，同样需要先用汽车运到机场，这就需要一批司机。为此，盟军便在昆明招募机工到印度抢运援华军用物资。一共有200多名机工（其中大部分是华侨机工）怀着继续抗日的决心，毅然应召到了印度北部帮助盟军工作。他们在那里同样吃苦耐劳，表现出崇高的爱国精神和不怕牺牲的坚强斗志。下面就是一位到印度参加抢运军用物资的机工——杨保华对当时战斗情况的回忆：

1942年，惠通桥失守后，我们到了昆明，便就地

解散了。当时的领队李卫民号召50个驾驶员到印度去，我参加了。到印度的丁羌机场接车，跑短途，运军需物资到机场，装上飞机再运到昆明。由于过去我们这些机工在滇缅公路开车，技术很高，因而受到美国人及其他外国人的赞赏。当时那个地方，日军飞机经常来袭击轰炸。每当拉空袭警报时，那些外国人都弃车跑到防空洞去了。有一次，空袭警报才响，日本飞机就已到了上空，所有外国人都弃车逃命。情况非常危险。因为车上都满载军用物资，万一被炸，后果不堪设想。这时，我们的一位南侨机工（名字已忘）没有弃车逃命，而是开着车子往前冲，目的是将敌机引往别处，以保住其他车上的物资。日机追着这辆车进行疯狂扫射。看到这种既危险、又紧张的情景，当时有人说，他真是不怕死。由于他的英勇行动，物资和人员都没有受到损失。许多外国人看到他这种宁可牺牲一个人而保住其他人的英雄行为，都纷纷称赞中国华侨机工勇敢、不怕死。在滇缅公路被切断两年多之后的1945年1月，中印公路建成通车，其路线是从印度雷多到缅甸密支那，再从密支那分两线进入中国，一线经腾冲到保山，然后与原滇缅公路汇合；一线则由缅甸八莫、南坎到畹町，与滇缅公路中国段相接。这样，滇缅公路又被重新打通。此时，又有许多华侨机工在这条中、印、缅公路上担负了运送军用物资、武器弹药、人员装备的繁重任务，为最后战胜日本侵略者而奋勇战斗。

三、受盟军情报部门派遣，参加军事情报工作的华侨机工
滇缅公路被切断后，盟军驻华总部昆明分部，便从原西南运

输处各大队中选调了一批条件适合的华侨机工，进行特殊训练后，前往已被日军占领的东南亚国家，从事敌情侦察工作。他们当中，有的不幸被敌人抓获，宁死不屈，光荣牺牲，成为无名英雄。有的历经艰险，胜利完成侦察任务，立功受奖。华侨机工蔡汉良，是参加这项工作的机工之一，对他自己的亲身经历，留有极为详细、生动的介绍和回忆：

我经历一段严格训练之后，于1944年5月就被派往泰国，目标是侦察日本在泰国的拉翁军事基地。时间要求在半年内完成。我先乘专机到南宁，再由东兴进入安南，经芒街、海防、河内等地，再过老挝湄公河到达沙湾拿吉，雇小船偷渡到泰国边境的木拉罕。在办理入泰护照时，曾受到严格检查。而当我从乌汶乘火车去曼谷时，车上就有人盯梢，也让我摆脱了。

来到曼谷耀华力大街，当夜我便住进“大华百货商店”楼上的“东亚旅社”，第二天在街上，忽然有人拉一下我的衣角，原来是另一个派来暗中保护我的人。提醒我“东亚旅社”有3个日本特务，一个是登记处的，一个是摆眼镜摊的，另一个是按摩师。于是我立即离开了这个魔窟。

当我辗转来到离拉翁还有93英里之处的春莲时，这里便进不去了。开车的全是日本人，5公里就有一个检查站。于是，我就先到附近找到一位堂兄，然后故意晒黑皮肤，留长头发，还请堂嫂补了破衣服，等待时机混进拉翁基地做苦力。待了将近一个月，机会终于来了。一天，偶然见到一个在叔父厂里做工的潮州侨工郑阿隆，时下他正在给日本人当采购员。于是我请他介绍到基地内做杂役，便一起乘车进入了。我在

基几里一家日本人开的菜馆里当杂工，几天就混熟了。我拉店里几个小伙计到处闲逛，用脚步测量基地方位、距离、规模等情况。我还混进禁区里去与民工聊天，原来，这个基地设在一片原始森林中，武器弹药一堆一堆垒成三四层楼高的垛子，又用蓬布遮好。日本兵驻守在地洞里，被抓起来的星、马与当地的民工在修筑工事。一次，我故意对一位民工说：“我们在这里做工，又是军事基地，飞机一来，那就无处可跑了。”可是那民工说：“你才来几天就怕死，我们来两三年都没出事，这里三面山都是高射炮，不久前，飞机刚来，高炮就响起来。”交谈中，一个无意，一个有心，我了解了许多情报，经过一段时间的侦察，我将基地情况制成秘密图纸，就设法溜出来。我向日本老板说，这里蚊子多，要回去拿蚊帐。于是，老板派一个人跟着我，并要我“快去快回”。那人跟踪我一天，夜里同住进春蓬一家旅店。到清晨4时，我先起来，那人马上问：“天未亮，起来干什么？”我说拉肚子，要上厕所。第一次，不久就折回宿舍，第二次上厕，就让我溜出来了。我雇三轮车赶到火车站，买了到万伦的长途客票，而实际在另一个小站就下车了，以躲过那家伙的跟踪。

回国途中，又经历了重重风险。当我途经老挝进入安南海防时，恰遇上盟军派机轰炸滇越铁路上的9座桥梁，日寇因此大搜捕。我在一个海南华侨开设的“大同旅社”被捕，幸亏我懂得海南语，便与该旅社老板冒认同乡，经老板尽力营救，终获释放。离开“大同旅社”的第二天，在海防渡轮码头受到日本宪兵的严密搜身，幸亏我将秘写有情报的旧日文报纸当作包皮鞋

的废纸混在一起，放在网兜内，因而过了关。

而到了安南芒街与我国东兴交界的国境线上，却被我方边防军抓住了，将我送到东兴镇公所，当讲明情况时，镇长亲自给我松绑，并宴请我。这时，正值南宁第三次失陷，无法再乘飞机回昆明了，只好暂时困在东兴，另向总部发电求援。不久，又有几个奉派出国的机工回来，我们七八个人结伴步行穿过十万大山，再乘车转船到百色，经贵阳回到昆明，这时已是1945年5月了。

我将侦察所得，向盟军总部作了详细汇报。经总部派飞机侦察核实之后，盟军从昆明和印度派出大批轰炸机，一举摧毁了日军在拉翁的军事基地，该基地的军火仓库、火车站、码头、电台、高炮阵地、停港战舰全部被炸毁，大火燃烧了一个星期。轰炸过程中，均拍有照片证实，盟军总部特意将照片给我看，照片上，该基地变成一片火海。我因侦察有功，还获得了200美元的奖金。

出国侦察的任务完成以后，总部又派我去印度当空降兵，手续都已办好了，但我因病未能去，便留在战时运输局开车，直到抗战胜利。

这一部分南侨机工约有三四百人，仍然以无所畏惧的雄姿在为战胜日本帝国主义而战斗着。

第三节 南侨机工被遣散后的悲惨处境

1942年5月，滇缅公路被日军切断，南侨机工们被遣散。

但战争还在激烈地进行着。被遣散的南侨机工，却报国无门，求归无路。国内的故乡，海外的侨居地，都已陷于敌手。作为海外归来的游子，在人地生疏的他乡异地举目无亲，所谓“遣散”即是失业，实为被抛弃。人民是同情南侨机工的，但在战争的环境中，大家都自身难保，谁有能力来收留他们？他们归国的初衷是那样的纯正、赤诚。而冷酷的遣散，却在顷刻间把他们推入了颠沛流离的苦海。

3200余名南侨机工中，除战死、病亡、失踪的约计千余人和回国集训后被分配到黔、桂、川等省去工作的又约计有二百人外，被遣散后自谋出路而远走他方的，大约有四五百人；剩下的人，便流属在云南各地，除分散在滇缅公路沿线各城镇外，大多滞留昆明，约有三四百人。

当时，凡属撤回到昆明的南侨机工，在被遣散后，绝大部分人便被国民党政府驻昆明的交通运输当局集中收容于设在石堂山的“机工集训所”（又称“汽车驾驶人员整训所”）。在这里，不发工资，只管饭吃。每日早上要集队跑步，下午还要列队操训。由于饭食粗劣，住宿简陋，身不自由，一部分机工无法接受这种苛刻待遇，不久便陆续离开，到社会上去自谋生计，留在集训所里的人就屈指可数了。许多人出走后在滇西一带漂泊，或去缅甸、印度，在中国远征军和盟军那里求活路；或去“史迪威公路”寻找开车修车工作，也有人当杂役、小工、装卸苦力；或在城镇街头做些小五金修理、卖些烟酒吃食，以度生计。

人，自然都只能是社会的人。举目无亲的机工们，在这兵荒马乱的年代和是非往往被搅得很难分辨的社会里，在那商品经济不发达就业需求量很小的昆明地区，要想赤手空拳闯荡出一条新的生存之路，实非易事。出去的人，虽然也有极少“成功”者，但多数人却是一个接一个地穷困潦倒下去。叹息、感慨，愤

怒，丝毫也改变不了冷酷的现实。在物质的、精神的双重折磨下，在腐朽、庸俗社会风气侵袭下，一些壮志未酬的饮恨者，本来就小有偏激情绪者，涉世太浅不知人世者的意志开始“滑坡”，有人抽上了鸦片，有人出入赌场、妓院，有人以酒浇愁，心烦意乱之余，不免惹事生非。这类事情多了，尽管是少数人的不良行为，却给机工整体带来了不好的影响。有些找到了工作的机工，虽对他们深为同情，但自身收入有限，只能偶然给些帮助，难以解决根本问题。以致流落街头行乞者日增，而国民党政府却视若不见。

天地茫茫，路途漫漫。

南侨机工们1942年5月以后的上述悲惨遭遇，当时的国民党政府和不公正的社会，是负有无可推卸的责任的。《新华日报》在当时就已向国民政府和广大社会指出：“迨瓦城被占，腊戍失守，敌骑侵入滇西后，华侨机工尤多随军撤至后方。但因运输停顿，交通机关实行裁员，数千自愿抛弃享乐生活回国参加抗战工作，复遭家亡亲离之侨工，于此多被遣散，半年以后，除滇缅运输局留用五六百人外，昆明及滇缅沿线禄丰、楚雄、下关、保山等城镇，皆可见此辈失业无靠之侨工。其中有积蓄者，三五人集资开小饭店、茶店或小货摊（香烟、花生、火柴类），但生意冷清，收入不能维持生活，其生计无法维持，又无亲友可投靠者，则将身上仅有之衣服典质，或沿街摆摊兜售。昆明文林街小西门一带出售货摊中，多为彼辈所设，所售货品多为自来水笔、衣服、手表、鞋子，标价甚低。此外，失业侨工甚至有沦于乞丐者经日沿街乞食。有关方面，对于失业侨工虽注意救济，如发给救侨费、介绍职业等，但杯水车薪，无济大事。”①1942年12月15日，《新华日报》又向国民政府和广大社会呼吁《救济回国华侨机工》，反映华侨机工们的苦难：“直到现在飘泊在云南等省的华侨机工，也还有不少，他

①见《新华日报》，1942年12月14日。

们始而倾囊以食，继而典卖衣物，以求一饱。现在已是手持侨胞登记证沿门乞食了！他们在不愿为而不得不为乞食时，感受了最深切的苦痛。他们说从前输将回国，今日却要累及同胞，实在不安。同时，却也觉得一向被誉为‘革命之母’的华侨，今日竟弄到谋一饱而不可得，且将遭少数不明大义者的呵斥恶声，实在难受，也不甘受。大家听到归国侨胞的这种凄惨悲愤的景象，除了同情，除了呼吁解决，还有什么可说呢？

他们不愿意麻烦国家，不甘于沿门乞食。他们说得好：我们有的是精力，有的是本领，我们要自食其力，为国服务，所以我们的要求很合理、也很简单。他们要求什么呢？

归国机工和司机们，恳切要求工作，使他们发挥专长，这是他们唯一的要求。”

当时，在昆明云津市场，常见一批批骨瘦如柴的华侨机工，已沦为只有下体围着麻袋的乞丐，而国民党当局却不闻不问，寒冬一到，每天都有冻死的机工，景况极为凄惨。请听一听华侨机工们愤怒的控诉吧：

杨保华：我们到了昆明，就被解散了，车也没有了，各自找出路，有的可以找到一点工作干，找不到的就挨饿。有的机工就睡在祥云街走道上的烤炉旁取暖过夜，有的睡在南强街青年会的门口，这些地方，经常见到有饿死的南侨机工，没有人收尸，清扫的人拿一张草席一裹，拉到郭家凹山上，被野狗吃掉。黄土坡和小西门也经常看到南侨机工的尸体，说起来，真是好惨哪！

王亚六：最后，我们都撤回昆明，绝大多数南侨机工被送到“机工集训所”集中，不发工资，不安排工作，西南运输处对我们南侨机工抱着不闻不问的态

度。直到抗战胜利前夕，对南侨机工的职业安置，仍然漠不关心。以致造成许多人生活无着、贫病交加而流浪街头。

蔡东源：我们撤回昆明后，中缅运输总局（即西南运输处的改称）要遣散南侨机工，经领队多次交涉，我们被送到“石堂山”汽车驾驶人员整训所，其实就是变相的收容所。住的是破烂的库房，睡的是草垫的地铺，吃的是三餐不见油水的“老妈妈汤”，早上跑步，下午出操，不发工资，也不发零用钱。整训几个月仍然没有工作。一些机工受不了这种非人待遇，便主动离开整训所自谋出路去了，有的人干了一段时间临时工又失业了，在当地举目无亲，又无熟人朋友，于是流离失所，乞讨街头。不少人由于生活无着，在饥寒交迫和贫病相加的威胁下断送了性命，离开了人间而含恨于九泉之下。

当时在整训所不敢走的机工受训期满后却成了苦力。大队长和中队长向昆明飞机场私商承包装卸石头的工作，就此他们也当上了包工头。我们每天要到黑林铺山上装石头，运到飞机场卸下，累得腰酸背痛，每天只发给我们当天的伙食费，工钱多少谁也不知道。中队长吴运芝欺骗我们说：“工钱一时领不到。”过了三个月，没有想到这个丧尽天良的包工头中队长，竟把我们用汗水劳动得来的工钱全部吞没逃跑了。

杨保华：我们三千多机工，都是在抗战期间，因国内缺乏汽车驾驶和修理技术人员被国民党招募而来的。也可以说是请回来的。我们也正是为了爱国才回来的。我们抛弃了温暖的家庭和安定优裕的生活。在抗日的实际工作中，我们冒着敌人的炮火，在枪林弹

雨中出生入死，在拥挤而忙乱、路窄弯急又崎岖不平的滇缅路上，日夜不停地执行抢运任务，历尽了人间艰难险阻。但是我们却万万没有想到抗战还没有结束，就把我们解散抛弃了，致使大批的南侨机工遭到意外的苦难。国民党政府对我们这些爱国华侨采取这种迫害和欺骗的手段，给我们留下了深深的创伤。

机工们的悲惨处境，引起了一些关心机工的侨胞及社会人士如侯西反、胡春玉、刘绍虞、白清泉、薛嘉膺等人的关注和热心帮助。1943年9月，侯西反等首先发起救济难侨医药，派人员赴下关等地，大力开发收容难侨的工作。1943年12月，侯西反在福建旅滇同乡会茶会上与旅昆侨胞商谈，大家认为须集中力量救济难侨，于是决定组织“云南华侨互助会”，呈请有关当局备案后，即于1944年1月20日，假昆明南强街福建会馆举行成立大会，通过章程，推举侯西反为理事长，刘绍虞、胡春玉、白清泉、薛嘉膺、杨向农、王文琅、倪觉吾、詹行炆等为理事。理事会下设总务、文书、救济、交际、教育、设计、调查、编辑等8个组。该华侨互助会着重于收容失业机工及救济难侨等。经侯西反呼吁，得到有关单位和人士同情，拨款50万元救济难侨。华侨互助会成为当时昆明社会上比较活跃的社团之一。

华侨互助会成立后，为失业的华侨机工作了很多工作。首先是设立收容所，收容并训练流落的机工。当时，失业的机工和眷属有753人，衣食住行等生活费都要靠互助会解决。因此，互助会要求中央拨款赈济，向军政部、滇缅运输局要旧军毯与棉军服，向红十字会要药品，向云南社会处要食米救济。同时，在昆明设立了一个机工招待所，使那些途经昆明或暂时无家可归的华侨机工有栖身之处。有些机工染上了吸鸦片或其

他恶习，招待所还设法替他们戒烟，并让他们参加若干技能和体能训练，以便有一技之长，易于寻找工作。

此外，1944年初，冯君锐会同白清泉等人，还在贵州交通公路总局运输人员训练所设立了华侨机工整训班，收容华侨机工110人。首先为其检查身体，医治疾病，照顾年老体弱者，不排勤务。经过一段时间，这些机工逐渐情绪稳定，恢复驾驶教练业务，在所内的实验运输队开车。到同年年底，报准公路总局分配他们在西南公路局、滇缅公路局、川滇公路局开车，也有小部分华侨机工到重庆的中国红十字总会运输科工作。至此，该训练班撤销，送走了最后这一批华侨机工①。

①冯君锐。《南洋华侨机工回国服务始末》，载《广东文史资料》（内部发行），第36辑第190页。

第六章

南洋华侨机工对祖国抗战的贡献

如果要把“七七事变”后日本欲图称霸太平洋的战争手段和步骤加以概括的话，可归纳为以下四点：

第一，通过对华正面战场作战，配合以切断第三国援华路线，尽快促使中国屈服，以利抽出兵力转用于“南进”；第二，调整对苏关系，谋求北方安全，以利集中力量“南进”；第三，加强同德、意的政治联合，以牵制美、英、苏，促使“南进”胜利；第四，“捕捉良机”南进，夺取中国和东南亚的资源，以谋“自给自存”。

其中的第一点，既是手段、步骤，也是日本侵略、扩张的根本目的。因为，日本推行侵略的“国是”（国家目标），并已由“求知识于世界”，转为“开国进取”，继而以“维持东亚和平”自任，进而“建设东亚新秩序”，再扩展为“大东亚共荣圈”。经此“五变”，便达到其顶峰。

在这样的前提下，来“评估”南侨机工对祖国抗战的贡献，便不难区分巨细，权衡出其轻重了。

1938年10月，武汉陷落以后，中日对抗的正面战场，进入了相持阶段。在这个阶段中，中日双方运筹、谋略的核心是相同的：打破僵局，战胜对方。

自1938年10月到1941年12月，日本的总兵力已扩大到240余万人，除海军主力用于南进、仅部分用于中国外，其210万陆军兵力中用于南进的约40万（日本称为“南方军”），在中国东北约70万（日本称为“关东军”），在华北、华中、华南

约60余万（日本称为“中国派遣军”），留在其本土的不足40万。这就是说，日本的总兵力中约55%以上，陆军总兵力中占60%以上，都被牵制在中国。这部分在华兵力相当于其南进兵力的三倍以上。

这时的日本当然急于想从中国战场上抽调出兵力去满足其“南进”作战的急需。然而，狂妄的野心，却因日本陆军主力深陷于中国，而受钳制，这样，其所能投入南进的陆军，便只有10个师团和3个混成旅，仅占其陆军总兵力的20%。想以如此单薄的陆军兵力，配合海军在那样辽阔的地区作战，实在是太不量力了。所以，当被偷袭珍珠港的胜利冲昏了头脑的日本海军头目坚决主张立即攻占澳洲和锡兰时，日本陆军即表明力不从心，因为据其估计，仅侵占澳大利亚，就需出动12个师团，要超过其投入南进陆军的总和。因而其陆军参谋总部的服部卓四郎以杯水作比，把水泼在地上说：“你看，水只流这么远。”由于陆军兵力太少，只好否定了海军攻打澳洲和锡兰的计划。

中国为什么能拖住日本的大部分兵力呢？一个很重要的原因是，日本占领军在中国共产党开辟的敌后战场，陷入了人民游击战争的网罗而疲于奔命；又在正面战场上受到坚持抗战的国民党军队的抵御而无法抽身。这两个战场相辅相成地共同钳住了日本的两条腿，使其动弹不得。为此，1940年11月13日，日本御前会议上重新制定了《中国事变处理纲要》，被迫放弃速战速决战略，转采长期持久战略，提出除继续进行武力作战外，要用坚决、有效地禁绝第三国对华一切援助的手段，窒息中国的抗日意志，迫使国民党政府屈服。并企图在此前提下，不再进行大规模作战，不再扩大占领区，只维持已占领区的安全，以便抽出若干兵力用于南进。但这一抽调在华兵力的计划，立刻遭到其在华作战的各级司令官的坚决反对，他们认为不但不能削弱，而且还应该增加。因为中国问题是建立其所谓

“大东亚共荣圈”的关键，以现有兵力确保安全尚感不足。

在这样的背景下，日本绞尽脑汁，潜心研究，如何打破僵持局面，抽调出兵力南进。结论仍是必须切断中国的外援，才能解除中国对它的钳制。因而，中国东南各咽喉港口和桂越、滇越铁路相继于1939年6月和1940年9月被封锁、被切断。他们万万没有料到中国人民在短期内又抢修出一条滇缅公路，在短期内就组成了一支包括南侨机工队在内的抢运队伍，而不能不惊叹：没想到“（中国的）补充力量更是想象之外的强大”！不得不承认中国“斗志之旺盛是令人畏惧”的。

因此，作为当时中国唯一国际通道的滇缅公路和滇缅公路的运输力量，自1938年10月以后，在事实上成了中国抗日战争正面战场能否坚持下来的决定性要素。

中国，有了滇缅公路和强大的运输力量，就可以使御敌之军得到应有的后勤补给，顶住敌军进攻，从而强化正面战场与敌后战场，起到相辅相成的作用，带来战胜敌人的最后胜利。可以设想，在1938年后，中国接受外援的“输血管”全部都被切断，如果没有滇缅公路的抢运仍在发挥作用，那么，其结果就不止于中国正面战场的战斗将因失去补给而失败，若然如此，还必将导致日军调遣全部兵力压向中国的敌后战场，那对于中国抗日战争的影响无疑会十分严重。由此可见，滇缅公路和滇缅公路的运输力量，在1938年以后对中日两方的重大战略价值和重要战略地位，都是客观存在的。它在客观上关系着中华民族的兴亡和国家前途；同时，也关系到太平洋战争能否取得对日作战的最后胜利。

1942年5月，日军虽然切断了滇缅公路，中断了滇缅公路运输，但此举为时已晚。因为，中国远征军已于滇缅公路被切断前假滇缅公路出境进入了缅甸。尽管日军占领了上缅甸及我滇西龙、腾一线，但中国远征军一分为二，一部分撤回滇西待

命，一部分进入印度休整，并同英、印部队会合，对日本构成了包抄格局。加之，1942年第二次世界大战中的欧洲战局发生了根本变化，这年年底，苏军取得了斯大林格勒保卫战的胜利，转入战略反攻，1943年9月，中、英、美军开始了在缅甸的反攻，日本侵略军遭到彻底溃灭。

滇缅公路自身的重要价值就在于它通过中国抗日的后方重要基地——云南这个中国的西南大门，一直延伸到缅甸南部，与仰光海口相连接，它起了使中国的抗日战争取得外援，取得对日作战的后勤补给物资，使中国和西南太平洋两大战区盟国之间的战略作战紧密配合的特殊而关键的纽带和桥梁作用。

滇缅公路运输的价值，就在于它在中日战争处于相持阶段后，为确保中国正面战场的作战能够有效地得到后勤补给，从而保证正面战场能够有效地坚持对来犯之敌的抵御，为中国的抗日战争争取了时间，削弱了敌力，直至最后赢得了胜利。同时，也为太平洋战线盟军的对日作战，争取了时间，钳制了敌力，聚集了力量，从一个方面支持了战争的胜利。

南洋华侨机工是滇缅公路运输力量的有机和重要组成部分，是滇缅公路运输线上的一支劲旅。他们对抗日战争的贡献，就在于他们的运输行为所产生的社会效果，是构成滇缅公路和滇缅公路运输在中国抗日战争战略中具有重大价值和重要地位的内涵。从具体的直接的作用上讲，他们的运输工作和由他们运输的总共约计20万余吨作战物资，直接地支持了中国正面战场相持阶段坚持下来，并为抗日战争的第三阶段——反攻阶段，争取了时间，聚积了力量，为抗战的最后胜利，发挥了积极和重要的作用。

谁能忘，“七七事变”，日本侵略军的枪声、炮声，把中国4万万中国人的生命，无可选择地面临这种历史的强劲挑战。立于斯土，生于斯时的每一个炎黄子孙，每一个中华儿

女，不管愿不愿意，都必须立刻回答是当亡国奴，还是同日本帝国主义决一死战。在历史超越一切贪生怕死前进的轨迹中，南洋华侨机工无愧地留下了光辉的脚印。

我们不知道我们的后来人会不会再把3200余名南洋华侨机工遗忘。但是，我们坚持认为，3200余名南洋华侨机工回国参加抗日战争的壮举，无疑是八百万南洋华侨高度爱国主义的产儿。而八百万南洋华侨的爱国主义精神，还有3200余名南洋华侨机工回国直接参加抗日战争的具体行动，是近百年来，如辛亥革命、五四运动等为挽救民族危亡、富民强国而前赴后继奋斗不息的实际努力的延伸与继承。

3200余名南洋华侨机工，为挽救中华民族的危亡，为保家卫国，背负着八百万南洋华侨的希望，在抗日战争中吃苦，流血，甚至捐献了生命。他们作出了巨大牺牲，也做出了重要的贡献。

这牺牲，这贡献，将永彪史册，与日月同辉。

1946年4月，在“华侨机工归国抗日七周年纪念特刊”上，当时的云南省主席卢汉题词说：“墨翟善守，公输善攻，工利其器，克壮军容，扩而言之惟南侨之功。”1947年11月30日，马来亚雪兰莪华侨筹赈会为了表彰华侨机工的爱国精神，特在吉隆坡广东义山亭为殉难机工建立了一座纪念碑，使机工们参加抗战的忠勇事迹，长存人间，该碑所刻记的文字，便是对华侨机工伟大历史功勋的最好总结：

民国二十六年，七七事变，倭寇猖獗，蹂躏神州。
我国政府，颁发动员令，全面抗战，歼彼倭奴。南岛
华侨，纷起响应，组织筹赈机构，从事救国运动。斯
时沿海各地，均遭封锁，寇患日深，我国政府，为
运输孔道，以资接济。唯战区辽广，辘重运输，急如

星火。驾车人材，须尽量搜罗，方克奏功。本会奉命选拔精于技术华侨，遣送回国，肩此重任，抗战八年，沐风栉雨，备尝艰辛，幸获最后胜利，完成光荣任务。生者固守奖南归，死者则名留史迹。此种爱国精神，至为可风。爰为之铭曰：

机工技术，驾轻就熟；机工勤劬，风尘仆仆。机工任务，滇缅往返，不畏天险，褒斜绾谷。祸生陡变，寒身丧谷，为国牺牲，谁不敬服。自来殉国，必有记录，勒诸丰碑，良志芳躅。①

①（新加坡）《南洋学报》1987年第42卷第1、2期合刊第27页。

第七章 最后的结局

第一节 重返南洋

抗日战争胜利了！

大部分南侨机工，都要求早日重返南洋，与父母妻室子女团聚。然而，他们希望返回南洋这一最低的要求，由于许多人为的阻难，使他们难以及时成行。

抗战刚一结束，在重庆的潘国渠、庄明理、白仰峰等人，即多次向国民党政府交涉南侨机工复员事宜，却毫无效果。庄明理向当局提出八项要求：1.办理各埠华侨机工总登记手续；2.设法安置失业机工，或将其遣返南洋；3.办理华侨机工分别登记，有工作干而不愿南返者，请政府保障他们的生活，失业者应从速收容，并作好复员工作的准备；4.当局出面与英国政府办理机工南返手续；5.在中国至南洋交通恢复后，给予机工南返的优先权；6.发给南返机工服装；7.发给机工奖金，一则作为机工英勇战斗的奖励；二则可作南返的生活费；8.发给服务证明书，并通令海外华侨应优先任用机工工作。此外，庄明理还提出一个特别要求，就是在抗战期间，因行动有失检点，或因怨谤而被禁锢的机工，请政府从速提审，分别轻重，迅速释放遣送回南洋。

庄明理向国民党政府侨务部提出上述要求后，侨务部即联合行政院、救济善后总署、外交部、交通部、公路总局、后方勤务部等单位举行联席会议，一致认为所提要求极为合理，当即通过。但此次会议之后，直到1945年11月底至12月初，国民

党当局仍未公布任何正式实施办法。

对国民党政府的这种敷衍拖延态度，广大华侨机工极为不满。他们说：“记得我们回国时，海外亲友曾热烈欢送我们，他们说：‘总有一天在抗战胜利后，海外侨胞会见到你们受到国内同胞热烈地欢送你们荣归，也会看见海外侨胞在码头热烈地欢迎你们回来。’但是今天，我们不敢希望同胞热烈欢送或欢迎我们荣归，我们只希望政府早日把我们遣送回南洋，因为我们实在再也不能忍耐了！”这是多么沉痛的呼声啊！

由白清泉等人主持的华侨互助会，积极帮助机工的复员工作。首要的工作是总登记，登记的日期为1946年1月15日至2月25日止。开始登记之时，除了在昆明各报纸通告外，并在沿滇缅路设立通讯站，派有负责人。其中楚雄为钟玉峰，下关为韩高元，永平为郑佐国，保山为许麟，芒市为叶仕球，遮放为宋扬才。此外：还在贵阳、重庆、毕节等地也设了通讯处，其中贵阳为陈金有、毕节为刘敏修、重庆陈辉烈等。本来，南侨机工归国服务时，曾分别在昆明及仰光向西南运输处报到，而且潘家湾的机工训练所受过训，均有案可稽。但由于国民党当局的不负责任，原来的名册早已失散。南侨机工要复员回南洋，而复员却必须有名册。于是，唯一的办法只好重新登记重新造名册了。

经过克服重重困难，总共登记了1203人，其中马来亚（包括新加坡）有1061人。名册呈请批准后，发现有重复和假冒的，真正能获准遣送、享有奖金及服务证书的实为1144人。

然而，机工们复员登记之事仍由于诸多原因，杳无音讯。华侨互助会主办的刊物——《南风》（初由邱新民主持）便于1946年初在第三期上登载了《机工的话》，文中强烈要求国民党当局尽快解决复员事宜。文章说：

我们回来时，南洋各地热烈欢送，均寄予莫大的期望，假如我们回去，固然是去重整家业财产，事实上，就是去复命和勉励海外父执。可是这种宽慰责任，难道教我们垂头丧气，象穷困乞丐般去宣示吗？

我们的集体回国参战，可以说是南侨有史以来空前的第一次，可是我们并不是末了一次。如果政府聪明的话，应该善其后以励来兹，借资立信、立威、立德，不然，难道政府要放弃千万的国民吗？

我们这样说，并不是故意指责政府，实在是为国家的未来前途着想。我们实在不愿意做个为祖国生存而战的首一次亦是末一次的人。我们希望，我们为祖国而战只是个开端，那么我们希望政府能够放大眼光，要从远处着想，千万不要生吞活剥马虎塞责。假如我们复员，政府责无旁贷应该做到：

一、由政府按照实际需要核定旅费、路线、集中地点及出发日期，并组织一复员机构。

二、请发给服务证明书、胜利纪念章、服装及叻币若干元以资表扬，勉励及安定暂时生活。

三、请向英政府或有关当局政府交涉，准重返原居留地，如有家庭者，准携眷同往，另发出国护照。

四、在未复员前，间有许多失业和贫病的，应预先设法救济收容。

五、其愿意定居国内的听其便，而应得之表彰须与复员的同。

六、请电南侨筹赈总会商洽关于侨工回原居留地的就业问题。

这些合理的要求，当即以华侨互助会理事长胡春玉的名义，分别上呈国民政府行政院、救济署总、侨务委员会、外交部、社会部、以及云南当地的运输机关、云南省党部、侨务处等，但仍是石沉大海，各机关推来推去，毫无动静。为此，云南华侨互助会特别派常务理事白清泉、总干事邱新民，于1946年3月2日携带总登记后的华侨机工名册及有关公文前往重庆请愿，要求国民党当局尽快办理。他们抵达重庆后，尽管辗转奔走于各有关部门，但这些机关却要出推、拖、压三大绝招，两人费尽口舌，最终仍无结果。最后，白、邱两人便向当时正在举行的国民党二中全会“请愿”，再次提出了三项要求：

1.请行政院迅速批准南侨机工复员及返南洋；并督促有关部门切实执行；2.请尽快答复；3.如政府认为有特殊困难，将拨借所需款项，将来由南侨筹赈总会归还。该请愿书交给了二中全会大会秘书长雷震。他表示可以列入议程。几天后，雷震告诉白清泉，已批示由善后总署正式覆示优先遣送。

5月6日，机工程龙庆同其他机工共13人致函陈嘉庚先生，请求他敦促中国政府当局，协助迅速办理遣送事务。信中首先叙述当年激于对日本侵略中华大地的仇恨，响应南侨总会的爱国精神号召，“不畏艰难困苦，毅然舍离妻儿”，回国服务。但抗战胜利已近一年，他们“仍滞留内地，度失业穷苦之生活，据民等（机工）所知，前次太平洋战争后归国难侨，政府尚且发给每人二百美元之旅费，而民等回国服务者则闻无所闻。似此未免令人心灰。以数年来之劳力献身祖国，而令在海外父母子女度凄苦之日子，其报答竟是如此。现民等滞留重庆，生活亦苦，岂不思归心切？虽数度向当局请求，每次均答以候拟，力予拖延，数月已逝，仍无消息，似此恐无返归之一

日。”①广大华侨机工想念之殷切，处境之艰难，跃然纸上。

几经波折后，华侨机工复员，从中国方面出境的问题总算解决了。但返回侨居地的入境问题还没有解决。由于这些外交细节颇为复杂，仅靠文书往来，既费时日，且难交待清楚。因此，云南华侨互助会决定派代表到新加坡去作外交上的安排，并与国民党政府驻新加坡总领事及南侨总会取得联系。最后，选出白清泉、邱新民、袁阿喜、龙历文等4人为代表（号称“四机工”），他们于1946年5月21日自昆明乘机飞往河内，取道曼谷南下马来半岛，一路上，几经波折，历经艰辛，总算到达了目的地新加坡。

就在“四机工”奔波于艰难的旅途中时，一直关心着广大华侨机工的陈嘉庚先生，不顾刚从印度尼西亚避难归来时的劳累，再次亲自过问机工复员之事。陈先生以南侨总会主席身分，于同年6月初在新加坡福建会馆大礼堂，举行联席会议，讨论机工复员事项。在会上，嘉庚先生激昂陈词，除对当年机工回国服务的壮举诚表敬意外，并表示应对机工战后的艰难处境给予援助。庄明理也在会上报告了机工的悲惨近况。

会议通过的决议案共有四条：1.先呈请中国驻新加坡总领事伍伯胜对华侨机工应速采取救济及资遣南返的有效办法；2.推举五位代表襄助总领事办理核助并资送机工南返，被选代表计有陈嘉庚、庄明理、陈可用、何志峰、蔡伯祥等5人；3.函请总领事设法将留在国内的机工于两个月内资送南返；4.以马来亚华侨筹赈联合会名义，致电行政院，请完成机工南返之事。会议还定于6月16日在吉隆坡召开马来亚各区筹赈会的正式会议，以商讨实际办法，协助机工南返。

1946年6月16日，会议在吉隆坡福建会馆举行，陈嘉庚先

①新加坡，崔贵强：《还乡心愿夜长梦多，战后初期新马复员机工》，载《南洋学报》，1987年第42卷，第1、2期合刊第15页。

生担任主席，经过会议讨论决定：1.关于遣送机工南返事，交由新加坡总领事伍伯胜全部负责办理，并选出陈嘉庚、庄明理、陈可用、何炽祥、蔡伯祥等5人于18日面见总领事伍伯胜，具体商谈；2.遣送机工南返限期两个月办理完毕。另在昆明已登记的失业机工400余人，应早日将他们遣送回南洋，且须速加救济；3.以全马华侨等赈会援助机工复员代表大会名义，通电行政院，请速遣送机工南返；4.一部分被国民党当局扣关机工，应尽早审讯。如无罪，立予释放。5.如两个月内遣送工作未能完成，应请伍伯胜返南京请求办理。

6月19日，陈嘉庚先生等5位代表见到了伍伯胜，除向他介绍了大会决议外，还提出机工南返的3点具体办法：1.南返路线可分两条，一条从昆明至仰光，另一条从昆明经贵阳过梧州到香港；2.机工到仰光或香港后，其南返手续，由政府当局与英国当局交涉办理，而且应以集体名单申请的办法较为方便快捷；3.中国政府仅负责遣送机工至下船，至于机工南返到目的地时，一切招待膳宿以及遣送回原地等费用，概由南侨总会负责。伍伯胜当场表示赞同，并愿尽力促其实现。

然而，时光流逝，两月期限已到，仍未见任何机工南返。8月30日，陈嘉庚先生再次致函伍伯胜，除要求他遵守诺言外，还就机工南返提出如下具体办法：

1.通令华侨机工，指定各省集中处所，如云南昆明、四川重庆、贵州贵阳、广西桂林或柳州，均设机工接待所，以登记收容各地机工，限期遣送到香港；2.由国民党政府通令，并在各省登报，或于交通路站张贴告示，限期一个月内，报名集中，并通令各车路站免费运送。陈先生并要求伍伯胜，“倘国内政府未能急切遣送，或至遣送徒成具文，应请阁下代表侨

民回国交涉”①。

陈嘉庚先生深切了解到，由于他在抗战期间不断揭露国民党政府的腐败和对日本的妥协投降行径，国民党政府对他深恶痛绝，如果以他主持的南侨总会出面与国民党政府交涉，谈判华侨机工复员之事，必将弄巧成拙，于事无补。因此，最好的办法，莫如利用南侨总会的名义，向国民党政府驻新加坡总领事馆施加压力，由伍伯胜出面交涉，以最终解决机工复员之事。这是陈先生的一片良苦用心，也是他聪明机智的表现。

在陈嘉庚于8月30日致函伍伯胜之前，白清泉等“四机工”已到新加坡。他们先拜会了陈嘉庚先生，后又见到伍伯胜，要求他在外交上予以协助，说服新加坡的英国当局从宽处理，以便机工能顺利入境，与家人团聚。他们还会见了有关人士，这些人都答应予以协助。“四机工”离开新加坡后，北上马来半岛，途径马六甲、吉隆坡等地拜访各地区侨领，请求他们帮助，最后取道香港、广州回昆明，为机工复员继续努力。

经过多方交涉，特别是陈嘉庚先生和云南华侨互助会的努力，拖延了一年多的南侨机工复员问题，终于曙光渐露，稍有眉目了。国民党政府侨务委员会发出通告，根据云南省华侨互助会的机工登记名册，转呈行政院核准发给奖金，每人美金200元，订于10月1日至11日，分别在重庆侨委会办事处及昆明侨务处分发，10月7日至17日在贵阳侨委会登记站分发。

其实，机工们所领到的奖金只不过是遣散费。200美元的奖金用于支付沿途旅费及伙食费用，到广州后已所剩无几，有

①崔贵强：《还乡心愿夜长梦多，战后初期新马复员机工》，载新加坡《南洋学报》，1987年第42卷，第1、2期合刊第17页。

的机工还得靠典当衣物过活。

复员了！集体遣返南洋的南侨机工及眷属总计有千人之多。由昆明复员的机工，以白清泉、林朝云为总顾问。第一批421人，以梁一轰为总领队，于10月26日由昆明西站发赴广州，转香港去南洋各属。第二批156人，以王振美为总领队，11月15日出发。第三批326人，以刘善哉为总领队，11月29出发。

回国服务的南侨机工以昆明为“大本营”，与云南各族人民同甘共苦数载，结下了深厚感情。因此，机工复员也是轰动昆明的大事，云南各界假西站举行欢送大会，气氛热烈、盛意拳拳、语重心长，西站也挤满了机工眷属和亲人，彼此别情依依，万般祝福与叮咛。大会向全体机工赠送了“南侨机工复员纪念章”，一些社会名流和机工代表纷纷发表热情洋溢的讲话。最后，由邱新民授旗给第一批复员机工总领队梁一轰，并致谢词，感谢云南各族人民和父老兄弟姐妹们的爱护和关心，希望今后长久联系，一旦需要机工回来时，还会回来。

昆明市，向来是不让卡车在市区内行驶的，这次对南侨机工复员的车队例外。车队浩浩荡荡自小西门鱼贯而入，经护国路、金碧路、拓东路向东驶去，然后经柳州、乘船顺流而下入珠江到达广州。1946年11月24日，机工们乘坐的丰庆轮由香港起程，12月3日抵达新加坡码头。当轮船抵岸时，可以看到船桅上高悬着许多五颜六色的锦旗彩标，大书着各种对南侨机工的盛誉。原来，机工们在国内时，沿途受各界欢迎，视之为民族英雄，纷纷献旗赠匾。悬在船上的各种锦旗彩标，就是国内群众赠送的，诸如“中华民族之光”，是广东省机器总工会赠送的；“国之干城”，是昆明侨光中学赠送的，以及“胜利荣归”、“载誉南旋”等等，充分表达了祖国同胞对南侨机工业绩的赞颂。

在新加坡等地。机工们也都受到各地侨领、侨胞的热情欢迎，至此，复员机工终于回到南洋各属，开始了新的生活。

第二节 留居国内

一批批、一船船的机工及其眷属们回去了。但至少还有上千的机工却留下来了。仅西南地区，就有三百人左右。他们没有返回南洋的原因，是多方面的。但主要是下面几个原因：

一、当年办理登记复员工作时，有许多机工不在昆明等地，有的甚至远在东北。由于这些人散居全国各地，不及来昆办理复员手续，以致错过了机会。白清泉曾亲自办理过机工南返手续，他曾向一位记者说过，那时许多机工散处各方，在东北的亦不在少数，他们没有办法办理复员登记，于是复员南返之事便成了问题①。

二、有的华侨机工，在抗战期间与当地妇女结了婚，且生有子女，已定居国内，不愿或不打算重返南洋。因此，没有前去办理返回南洋的手续。

三、也有些机工认为，南洋各地也曾因经受过日本侵略军的蹂躏，战后的经济社会等情况同样是千疮百孔，失业大军迅速增加，生活也很贫苦。他们担心回到南洋找不到工作，个人生活无保障，还不如留在国内，以为权宜之计。

也有的机工是因其他个人的特殊原因或困难，一时不能返回南洋，便滞留国内了。如机工蔡汉良是这样说的：“1946年，华侨机工分五批复员，我属第三批复员。我们取道广州经香港回南洋，沿途受到热烈欢送。我因接到母病的急电，便又从香

①崔贵强：《还乡心愿夜长梦多，战后初期新马复员机工》，载新加坡《南洋学报》，1987年第42卷第1、2期合刊第15页。

港转厦门老家，从此留在国内。”

。大多数留在国内的机工，仍然过着艰苦清寒的生活，有的是以替他人开汽车为生，有的以做小买卖糊口，也有的一直过着飘零的生活。直到新中国成立后，他们才都过上幸福安定的日子，并在建设新中国的宏伟大业中，继续贡献自己的力量。有的成为党和国家的干部，领导着某一方面或部门的工作；有的参加了中国人民解放军，发挥自己的技术专长，为中国人民的解放事业而辛勤劳动；有的参加机修、运输等部门，勤勤恳恳地为社会主义建设事业奋斗。例如，前面多次提到的华侨机工蔡汉良，解放后便在福建省汽车运输公司工作，多次被评为先进工作者，直到1979年光荣退休。再如机工叶修青，自1940年到重庆八路军办事处后，一直战斗在为争取中国人民解放的斗争前列。解放后，他担任过通用机器厂厂长，又到华南工学院、广东省计委工作，最后又担任广东省投资信托公司总经理。又如战斗在沾益、昆明汽车运输总站的南侨机工林新李、酆振声、汤跃荣、黄步云等人，1952—1958年先后评为云南省劳动模范。其中黄步云在1958年社会主义建设高潮中，苦干加巧干，积极提高车辆牵引能力，在他的带动下，全车队实现一车多兜化。他们还开动脑筋，利用发动机进气管的作用，在挂车上装置真空加力刹车，保证了行车安全，实行了行驶20万公里无大修，成为全省汽车运输战线“多装快跑”的模范，1958年评为全国劳动模范，出席了全国“群英会”。

总之，解放后，留在国内的华侨机工们都先后参加了工作，在各条战线上为祖国的繁荣富强而奋斗，为人民的利益而献身。他们一直是勤劳勇敢的人。

尤其值得一提的是，陈嘉庚先生一直惦念、关心着华侨机工。解放后，曾两次前来云南，探视在这里安家的机工。庄明理回忆说：“一九五五年十一月，陈先生由我和张楚琨等陪同，前往

昆明、贵阳等地看望机工。此时我们了解到在西南的机工约有二三百人。解放后，他们都已就业，参加新中国的建设。有的进了工厂，有的仍当司机，看到他们都安居乐业，陈先生甚感欣慰。”

关于华侨机工抗日战争期间回国参加抗日的历史，在这样一本小书里是不可能全面无遗地记述的。我们所记下的，仅只是其中的一部分。但“一滴水也能映出太阳的光辉”，我们深信，广大华侨机工在抗日战争中的伟大贡献将如松柏常青，他们的光荣业绩将永垂青史！

谨以本书向早逝的机工们致悼，为健在的机工们祈福！

附 录

南洋华侨机工回国参加抗日战争的 回忆和评述

南洋华侨机工回国服务始末

冯君锐

一、“西南运输处”运输人员训练所

1938年10月，我在国民党政府运输处（全称：军事委员会西南进出口物资运输总经理处）任秘书。总处早在八、九月间从广州迁往昆明。我自武汉出差回广州，正值日军侵袭惠阳，主任宋子良在香港来电报，要我协助撤退广州所存车辆。我们经粤北入湘桂。途中我患了一场大病，留贵阳医理稍愈。宋又来电调我到香港购料委员会，遂取道昆明、海防到香港。

1938年1月，昆明总处副主任吴琢之（抗战前原南京江南汽车公司总经理，解放后风闻在江苏省交通厅当顾问，1969年（？）在南京病故），电嘱我即赴昆明，协助培训司机。当时滇缅公路行将修通，缅甸仰光进口新车千余辆，急需熟练司机接车。我领着在香港招来的熟练司机百余名，过海防再入滇。抵达时得知已任命我暂兼处内新设的运输人员训练所教务科长。该所在川、滇、黔等地招考新手司机五百人，已在来所途中。

该所所长由宋子良领衔。副所长由副主任龚学遂、吴之、刘吉生兼。龚在昆明总处抓全面，不直接插手该所事，刘吉生从未入内地，所务由吴琢之负实际责任，每天在所办事半天。教育长张炎元（总处警卫稽查组组长，解放前夕广东保安副司令），下辖教务科、培训科、会计科和总务科，还有统率管理学生的总队部。总队长由张炎元挂名，总队副薛文蔚（1942年初任中缅运输总局下关总站总管，因贪污被判死刑）负责其

事。其下设十多个大队。每大队分三个中队，各设大队长、大队副，中队长（后添中队副）。每中队分三分队，分队长由老司机充当，以大队为给养单位，后增训育员驻队，由训育科派充。

西南运输处名义上属军委会，却非正式军事机关，所有官员从无军籍。当初拟定各级职员工资时，比对陆军官阶支薪，并未授予军衔。培训所采用军事管理，队上官长都穿军装，自挂官阶领章，例如总队副薛文蔚自挂少将领章，各大队长挂少校、上尉领章，都是“黑市”的。

该所筹备之初，薛文蔚主张军事训练和技术训练时间各半，我坚持重在掌握技术，集中力量以最短时间教成能在山地开车的司机，不是教兵，至于生活管理，如集合、列队、行进，做到比较整齐迅速，不必象制式教练那么严格要求，建议技术训练占百分之八十，考试及格，才能编队出发。吴琢之主持会议，赞成这个主张。张炎元是外行，有上级在，不表态。薛碍于吴的面子，表面同意，实际上以后每日早操一小时多：立正、稍息、敬礼、列队进行……象对待新兵一样严格的徒手教练，搞得学员叫苦连天。特别是日后来所的华侨机工，生长国外，不习惯这一套机器人一般的举动，反感特甚。这给这些满腔热情，回国参加抗日战争的爱国侨工，首先泼一盆冷水。

近阅陈嘉庚先生《南侨回忆录》（草原出版社，一九七九年版一书，内载有“一九四〇年秋，余到昆明……龚君（西南运输处副主任龚学遂——笔者志）来领余参观车栈，在该栈办事处楼上座谈。华侨司机前在新加坡任某医生司机者，入门见余，即举手立正行礼，又向龚君亦然，辞出后少顷因事复来，见坐中有续来某君，复向他举手立正行礼。此种礼节之繁，为在南洋及回国后未曾见，延安无产阶级固勿论，便是重庆及各省、县亦未见过，岂西南运输处在昆明所特有者乎？”（193页）

“余问龚主任：‘华侨回国诸司机一来此须有再训练何项？’
答：‘军人化管理法及其他等。’”（19页）当年训练所总队搞的奴化训练，并非教育计划规定，但其恶劣影响，令人痛心。

二、 三千南洋华侨机工回国服务

大约1939年春节过后不久，总处通知南洋筹赈会（全称是“南洋华侨筹赈祖国难民总会”）会长陈嘉庚先生发动华侨机工三千余人，分批回国服务，将由滇缅路和越南入境到昆明，分配在我处工作，先由训练所接待、编整。果然，第一、二、三批侨工接踵而至。当时，我正为教务科所属实习工场负责修理教练车，苦无技工，也为几百名新司机的驾驶教练缺乏大批助教而发愁。听说这几批侨工中多是熟练机工和老司机，我向他们公开征求愿来科做技工、助教的人。想不起是谁首先报名。交谈之下，一说即合，辗转推荐，从第一批至第四批一千多人里选得七、八十人。其中也有机工兼助教，或者助教又搞修车，他们是钟运熙、廖国雄、陈梦秋、王禄昌、温其芳、叶修青、叶基福、李成、林顺、李贞才、阮照伟、萧士元、刘仲芬、林少佛、古旺兴、萧肇兴、何珠、庄盛等。训练所借用昆华师范侧面胜因寺作工场。侨工集中住宿，自办伙食。工场管理员裘颂英（解放后在云南汽车公司退休）、教务科一些单身汉和我同侨工生活在一起。1939年春，昆明物价尚便宜，吃得不错，却没有桌椅，大家“顶天立地”吃大锅饭。我们许多人穿着与裤相连的工作衣，也有不少是穿五光十色的便衣。可是总队部绝大部分侨工编入大队，穿的士兵制服，吃得饱不饱也要参加集合。总队长以下的官长多得不计其数，校内外相遇时，都有一套礼节：让道、立正、举手、注目、礼毕。真烦死

人，侨工最讨厌这一套。他们羡慕教务科的伙伴：不穿军衣，不用行礼，出入走工场门口，没有门卫；不用请假，科内无上无下，有说有笑。一些队上侨工自荐来科，引起总队部的抗议，禁止已编入队的再请调动。我科内侨工中，有个特别调皮的说笑话，把队上官长的武装皮带叫做“铁桶箍”。尽管他们自由散漫一些，工作倒很认真，拨来教练车本是“退伍”的货车，各种牌子都有，零件缺乏，教练过程损坏特甚。幸亏侨工热心工作，凭简单的工具（很多是南洋带回自用的），每天维持着四、五十辆教练车行驶。

三、 华侨机工是当年滇缅路行车的主要力量

华侨机工分批先后返国，共三千二百人。熟练司机（包括一部分机工）约占大半数，其余为半熟练和其他工种，其中有女司机两人。

侨工平均年龄在三十岁以下，长期在国外生活，起行时已订定每月工资一律四十元。初到时手头较松，星期天放假，集中入市尽情玩乐。1939年初，昆明居民不多，突然增加这一大批初入国门、购买力强、热情豪放、半兵半工的新客，市面骤添活跃气象。龙云的滇黔绥靖公署的宪兵、警察，对他们特别注意。偶因语言不通，迭吃小亏，引起纠纷，几次放假中生成积怨，遂伏杀机。四、五月间，大闹昆明有名的云津市场（略似战前上海的“大世界”），华侨机工抢了军警的枪械，也有侨工被缚。这就闹得西南运输处代理主任职务的龚学遂和警稽组长张炎元大伤脑筋，连忙同龙云打交道。既不能开罪地头蛇，又怕背上迫害华侨机工的罪名。昆明当局慑于南侨热爱祖国，出钱出力拥护抗日的正义精神，自己部属也有错误，于是与西南训练所协商，所方改为星期一例假，减少市面拥挤，同时

军警也不欺负华侨。从此昆明市上西南运输处侨工大多数受到普遍尊重与欢迎，间有极少数不自爱的骄纵失检，种下日后被排挤的恶因。

侨工到所后两个月，熟练的由队长(兼技术教官)作一般技术考察，不久即由总队部编队出发，竟不让教务科预闻。表面是由总处催派司机接车甚急，实际上是某些人急于走马上任。后来连半熟练司机也陆续凑数成行(女司机两人，一因翻车受伤，都不再开车)。先后出发的华侨司机共二十个大队，在滇缅公路这条漫长险阻的国际运道上，担负着主要的运送任务。

滇缅公路从昆明至国界上的畹町共960公里，实际上到缅甸腊戍接运从火车运来的货物要走1150公里，全程一般行车6天。1938年由云南省公路局(局长杨文清)，动员民工15万人赶筑(滇缅公路)，后由滇缅公路管理局(局长谭伯英)接管。当年底名义上通车，实则相当长一段是边行走，边抢修，清坍方铺沙石，扩大单行线段，改建永久桥。其中险要部分是漾濞、功果、惠通三座大桥前后(路段)，跨过漾濞江、澜沧江和怒江，越过横断山脉在这三条江之间的分水岭。沿线山高、坡陡、弯急、路窄又烂。惠通桥两侧，下山过桥再上山，车行了半天，还在此山中。坍方多处，雨季尤甚。惠通桥以西、龙陵、芒市附近，常因多处坍方，五、六天不通车，连救济车勉强通过的便道也不易打通。车辆被困在几处坍方之间，前无去路，后退不得，车上司机往往一两天没饭吃。他们疲倦、饥寒、恐怖、无援，其艰苦非未曾亲历者所能想象。至于车辆中途损坏，当“山大王”，出现肇事，翻车撞车，其惨痛更不待言。日机空袭时还有血肉横飞的厄运，威胁尤大。

据1939年至1940在“西南”遮放一支处任调度行车的麦比得，除提供上述情况外，并云当时滇缅路西段尽是华侨司机与广东司机(侨工很多会讲广东话)担任这个艰险路段的运输任

务。他们不怕苦、不怕累，工作精神令人敬佩。以后其他军、公、商车在该路行驶，情况复杂，纠纷日多。

滇缅公路搞运输的汽车，以西南运输处的居多，约一千多辆。也有军、公、商车，其数略与前者相等。不过“西南”车络绎于途，处、站、厂库遍布沿途各大城镇，车众人多，不免令人侧目。1940年间辎重兵车某团进保山，平时欺诈商车，无法无天，至于抢道乱停，尤为惯见。对“西南”车最初也以为可欺，以后相互报复，积不相能。1941年某天，彼此大打出手，关闭保山县城门，严阵相对，结果辎汽兵团赔礼道歉了事。最近我同当年保山分处处长陆振轩说及此事，他说当日目见险象，料一场厮杀，偶触即发。他一面飞电昆明总处请速派大员来处理，一面召集侨工讲话大意是打架要打得有道理。如确有道理，我带头去打，但你们要听我的。对方架起机关枪，一副凶相不要怕，我们把百把辆车子集中停放，大家等待我的命令，不要乱动，侨工信服，秩序井然。正好总处管理组组长黄荣华（原广西省建设厅长，本处柳州分处处长调充）偕美籍顾问某星夜赶到，见一方陈兵露械。骄横无状，一方严守秩序，静候调处，是非由此大白，嘉奖侨工。由美顾问电军委会蒋介石要求惩办生事者，以利运输。无奈何“敕令”一到，团长撤职，军车再不敢滋事了，其他公商车平时对军车敢怒不敢言，从此也人心大快。

西南运输处大队长，来自各方，除个别内行，尚能自爱，差强人意者外，他们是军人，不懂汽车，高高在上，日向“钱看”，忽视所属华侨司机工作与生活中的困难。西南总处管理组、室以至各分处管理站，修理厂所，仓库官僚习气不会比大队部少。所以华侨司机极端痛恨这些大小官员，同样地，官员也害怕华侨司机，避之则吉。彼此对立情绪非常严重。

陈嘉庚先生在《南侨回忆录》上写道“……诸机工到昆

明，须军事训练两个月，乃出服务。其训练多属军事礼节，实行服务后有少数逃回，寄来之通讯云：待遇极劣，不依照所约办理，如寒衣、宿舍、医药缺乏。各站办事人缺乏精神，手续麻烦、迟缓，站段无车房。救济车及修理器具不备全，辛苦难以言状。常有货车损坏于山地无人处，车工机工饥寒至两日之久。”

陈嘉庚先生以南侨筹赈会名义，电责宋子良，要他善待侨工。而西南运输处内部有一股暗流，说陈嘉庚秘书刘牡丹是共产党，从中挑拨，甚至对陈先生也生恶感。明眼人能识破这是特务造谣，无视处内歧视侨工的事实。云南边境，疾病流行，侨工回时并无蚊帐。1939年底，南侨筹赈会运来大批单人蚊帐和其他衣物转发侨工。1940年陈嘉庚先生、侯西反先生和其他随行人员回国慰劳侨工。忙煞龚学遂，布置欢迎工作，特别注意招待饭菜，力求清淡节约，以迎合陈老脾气。陈老先生到重庆，延安、福建，再经昆明出国，沿途“西南”派车接送，竟几次抛锚换车。最后一段距昆明数十公里，换用脚踏车（自行车）带边车，载陈老到昆明。“西南”各级头子，出此洋相，只好汗颜相迎，频频歉意。

1940年年头，南侨总会先后捐赠新车二百辆，西南总处特别编成先锋第一、二大队，集中所谓“顽劣分子”，加强管理，选派“得力”大队长，并提拔侨工连某（福建人）为大队副。这两个大队专任滇缅公路最艰苦的路段（保山一带），担任抢运工作。同时，组织“华侨机工互助社”以作侨工俱乐部。在昆明西门外某新村，租用新房子设咖啡茶座。侨工们对此官方组织，了无兴趣，绝少入去，仅是又添了一衙门。警稽组对犯规侨工（如偷油、带客、打群架等）屡犯者长禁闭，设“华侨自新社”在昆明北郊黑龙潭某庙里。1941年移交军法执行监派驻西南的军法办事处，作拘押人犯的临时监狱。年底侨工

某某（福建籍），以盗卖其所载运汽车的汽油若干桶的罪名，由军法办事处判处死刑，在大西门外昆明站对面枪决示众。

陈嘉庚先生1940年在滇缅路亲自见其事的记载为：“有一华侨车夫，非其罪而被西南运输处拘暗房已三天。侯君（侯西反先生——笔者）闻知前往交涉，始放出来见。此人乃潮州青年人，系新加坡华侨为爱国而来。天气寒冷约五十度（华氏——笔者），余重裘尚觉寒冷，该车夫似非劳动界，身上只穿一件单布衣。余问‘你衣为何如此单薄？’答‘前在南宁服务，衣服一切均在南宁。失陷时，适赶运军品在外，致所有衣物尽行失陷。当局云南赔偿，迄未见赐。数月来衣服甚贵，无钱可买。’又问，‘禁在暗房被席否？’‘无有’，余感伤之余，几为下泪。因余在南洋多方鼓励诸机工三千余人回国服务，今视此景况，并忆其他类似者，不知凡几？故不免自咎，且化为伤感。乃送他五十元，为买衣服费。又问‘被禁因何罪’？答有某司机是余朋友，余因暂停未有工作，帮该友驾车，该友犯罪逃走，故当局捕余禁耳。”（《南侨回忆录》292页）。

四、同我在一起的华侨机工

1939年初，由于训练所教务科实习工场不满某些队上官长不认真约束学生，致使车辆没有很好的保管，尤其是回场时，车辆横七竖八，乱停乱放，造成工作上很多困难。我们逐一推车，各就编定停车位置，往往搞到深夜。为了修车，科内常不放假或休假，工作相当繁重。队上官生不合作，无形中划了鸿沟。薛文蔚在一次会议上发表议论：“聪明伶俐的学生，专学开车，无大灵活的‘老实头，宜学修理……”我对此十分反感，教务科与总队部两个头子之间就不那么和睦，下面一些工作人员也可能推波助浪，问题终于爆发出来。

某天收车时，学生不依规定停置车辆，不服侨工纠正，队长也反唇相讥，语言冲突，不知怎的动起武来。学生人多，侨工不敌。有人敲起工场作息报时的刹车钢圈，当当几声，紧急集合，双方对打起来。当时我不在所内，回来方知张炎元以教育长手令扣押教务科职员和侨工各二人，重禁闭一个月，立即执行。张即离去，我不了解当时情况，看来双方各有不是，为何队上官长一无处分，偏向侨工开刀？我气得在侨工宿舍谈话时哭起来，从此决心不干。这期间侨工出发完毕，新手司机学程将了，教务工作告一段落。我倡议组织巡回宣教团，配车数辆，为车队司机厂所技工，特别是为华侨机工服务。一到某地，先熬凉茶（科内侨工初来时，我家里人每星期天便熬一大锅广东凉茶，让他们过门来饮，颇有预防水土不服的效用。为准备巡回车出发，我电托南宁支处买“王老吉”广东凉茶几十箱，托车运来），候过往司机饮用并代写家信，缝补衣服，检查身体，组织办文娱活动，讲讲国际国内大事以及运输规章，或针对行车情况，提出注意事项等等。当时我自荐为团长，并征求自愿工作人员，准备把科内侨工抽调大半参加。吴琢之也许不知我此举乃系脱身之计，故一口答应了，立即批准拨车，购置用具。并指示我此后为华侨机工在滇缅路经常闹事问题做点缓和和工作。张炎元则知我不满意处罚打架事故，对宣教团并不热心，并声言训育科不派人参加。我想他们不来倒也干净。正在积极筹办中，吴琢之找我，说贵阳分处长熊理要求整理贵阳修车厂，并指名请调我去接充厂长（各地修车厂直属昆明总厂，分处只能建议）。吴兼总厂长，不能辞其责，我知道贵阳厂长金某原是搞铁路机车厂的，他的班底弱，但却是龚学遂找来的，吴为此有些为难，加以熊理原由总处秘书调去，跟随宋子良在广东省财政厅干事，有事会直接报告宋，不好随便应付。只好把我送出去，于龚、熊或宋各方面都有交代。我看情势不能不

去，却坚持除非保留总处秘书原职，并且带走教务科一批侨工不可，吴无奈何同意了。

我为顺利摆脱训练所，在所务会议上提出改组方案，理由是以后训练任务不大，组织可以缩小，权力集中些。教育长下设总务、会计两科，一总队部，包括教务、训育两股。教育长兼总队长，由副总队长实际负责，管辖若干教育班或大队。薛文蔚久想升官，对我这个建议，内心是赞同的，故会上很快通过。我借此领了几十名侨工和教务科一些职员，于中秋节前后到了贵阳修车厂。

侨工们从半似兵房的可憎的昆明训练所来到峦峰环抱，溪水横流，一派清幽气象的贵阳厂，好似换了人间。厂内古泉，水质清冽，是贵阳有数的名井，比起昆明训练所时从小西门下水道排来的污水用以嗽口洗衣，身有余臭，来此更有说不出的滋味。还有比较满意的是厂内职工百余人，除大部分侨工外，其余江浙来的下江人，贵阳的本地人，尚无地域或宗派成见。职员二十来人官味较小、上下通气，一有费力的事，一呼即至，推车抬物，争相帮助。技工中头头，旧称工目、领班、监工或NO·ONE等，在我们这一群人里，他是分配工作，组织劳动，上下联系的基层人员，他自己做的实际工作比一般技工还多，还繁重。侨工在南洋工厂习惯了自觉干活，即使极个别偶有懈怠的，工友间便加规劝，绝少争吵事故。

初到厂时，厂内只有一马达使用市电带动小车床，顺带驱动一个汽车发电机来充电池，我们从原箱未开的机具中。找出数十瓦的柴油发动机和发电机组，几天功夫装配起来作动力和照明用，因而其他机具仪器一一装配起来，场内拆得满目疮痍的待修车辆，几乎是废品。侨工爱惜物力，要为抗战添一分力量，千方百计，拼修出厂，场地一空。我们调派专人，清理废弃机件，甚至场地上弃置的小零件如螺帽、垫片、洋钉等也有专人

收拾、集中，分别修理、修复，以便改装重用。凡领新料时先到旧料间，那里分门别类贮存备用的数量，不下于新料间。

当时厂内并无停车雨棚，雨雪之日，机工们钻进泥泞满布的车底，仰卧操作。据我任内日记自作统计，1939年10月至1940年4月这半年间，雨雪天和空袭警报占半数，侨工生长热带不耐奇寒，仍能坚持工作，胼手胝足，其艰苦可以想见的。

侨工五、六十人，除黄春才在贵阳结婚住在厂外，其余都集体住宿、开饭（有一段时间，我一家六、七口也在大厨房开饭），晚上工余最寂寞，开过文化班、歌咏队，集体看电影，距厂四公里的贵阳市群新电影院，多放苏联片如《夏伯阳》、《克隆斯达海军》、《幸运鱼》等，每片必看，开车入城，大家生活有如兄弟。

某晚下班，例有专车送职工入市。晚饭时贵阳分处处长熊理从贵阳市来电话，气急败坏地说侨工在贵阳站打群架，叫我速去处理。他对华侨司机，怕得要命，这回厂里侨工出事，以为给我出个难题——我赶到中国运输公司贵阳站，见江浙技工两人被绑。他们平素是安分的，侨工一群在门外等候我来。宪兵队长某和中运公司职工俱在。了解之下，原来我下班专车为中国运输公司职工抢道，几乎翻倒路侧。侨工开车追至该站理论，路警出头，宪兵拔枪制止。有人用手槌击破宪兵头部，昏倒已送医院，还有人夺去步枪，打了几响，后在附近找回失枪。打架的散了。被绑的两人是在旁观看的。自以为没有参加，却遭了殃。经过一番扯皮，大事化小，我领回这两无辜者。

我将这些史料的初稿，寄与有关同志参加意见。据当年侨工温其芳同志（近从北京石油机械安装公司离休回广东梅县原籍）回信，补充了一些实情。现摘录原文，附载于此，以冀得窥全貌。

“……到训练所教育科的侨工是一批、二批、三批和四批回

国侨工抽出来的。第一批领队是廖国雄，其中叶基福、叶修青等九人，第二批回国领队钟运熙、温其芳和王禄昌是马来亚柔佛区一支回国小队二十九人组成，携带修理工具，其后三批、四批来了一部分侨工约五、六十人。教育科实习工场修理技术力量基本是侨工。

侨工的回国动机和基本思想心境。大都明确自己回国任务和目标；打日本为祖国贡献力量，打败日本侵略者，不当亡国奴，再过几年回南洋。初期侨工能吃苦耐劳，兢兢业业地工作。派到滇缅运输线上的司机接新车，多数是侨工驾车把抗战物资安全运回来。表现不愧为中华儿女。后来在实际困难，得不到解决，如侨工疾病，生活困难，当局无人关心和管理，叫天不应，叫地不闻，奔向何方的这种处境下纷纷向陈嘉庚发泄不满，骂嘉庚出卖侨工，送出去不管，造成一定社会舆论，给陈嘉庚很大的政治压力，迫使陈嘉庚回国视察。侨工还看到官场腐败，贪污发国难财。从多方面影响，致使侨工热情变冷了。有的侨工意志不强，不自爱，染上坏习气，打群架、嫖、赌、吃、喝、抽，造成坏影响。在另一方面滇缅运输线上的侨工表现得很勇敢坚强，克服困难，安全行车，保护车辆。途中互助老百姓关系好，做出感人事迹是出色的。侨工在抗战初期这种行动影响着运输业的发展。

训练所教务科几十名侨工，技术素质是好的，既是熟练修理工也是好司机，团结一致，克服困难，千方百计完成教练车完好出车，完成训练所第一期训练司机的任务，在教务科一段时间接触中体会，对冯君锐科长的印象，侨工认为冯关心侨工，侨工尊重他，信赖他，当成知心人。有一件事使侨工不能忘怀的。廖国雄因为打架，过错不在廖，被关禁闭。因当局处理不公，实习工场侨工向校方请愿，要求释放廖国雄，不久释放了。冯君锐处理得当。廖国雄从禁闭出来，冯给廖洗澡、理发、换衣

服；这虽小事，侨工从内心宽慰，很得侨工拥护。侨工有事愿跟冯讲。冯调往贵阳修理厂，侨工愿随去贵阳。侨工另一个心理，愿看看祖国伟大、辽阔、美丽的锦绣河山！

在贵阳修理厂初期，浙江（下江）技工和本地技工，对于新来的侨工，很有戒心。厂派王禄昌、温其芳在监工室做监工。温、王采取团结互助，说服侨工，尊重礼让浙江和本地技工，在实际工作中如安排待修车辆，配件分配做到侨工、浙江、本地技工一样公平。经久见人心，争得浙江和本地工人的支持和谅解，交了朋友，建立了感情，加强了团结互助。在抢修号称“百辆死车出厂”任务中，浙江技工中的某监工是一位好老工人，起了团结、桥梁作用，但忘了他的名字。在监工室内的记工统计员罗德明，毕节人，中学生，协助做了许多工作。材料股长裘颂莛在材料方面支持我们。罗德明当温其芳和叶修青离开贵阳厂去延安时，助办了一件紧要的事（据温续来信说明，当时由罗做一张电报纸，说温在重庆的亲戚患病，要温速去，以便向贵阳分处领取通行证和乘搭货车的证明），温、叶搭“西南”货车，司机多是训练所毕业的，途中换了两次车，总算顺利到达。罗德明是此行最得力的支持者。

冯君锐请来贵阳某歌咏队，为的是活跃厂内职工文化生活，免得侨工去城里乱花钱打架闹事，侨工赞成。后来歌咏队要吸收侨工入国民党、三青团，我们抵制反对，不久该队不来了（当年通过总务股联系找来歌咏队，教的歌有“只有抗战没有和”的辞句，以为没有问题。以后走了，我没追问——笔者志）”。

五、反动官僚、功将罪论

1939年尾日寇入侵南宁，柳州抢运，西南运输处几乎一半车辆到贵阳，吴琢之亲率修车队前往督修车辆。而贵阳厂修车

的能力只能照顾一百辆的维修。入桂车辆损坏特甚，长期抢运，司机疲乏，车到贵阳，往厂一送，连队上官长也乐得快活几天。于是贵阳厂门前积聚一百辆报修车，厂在贵阳西郊二桥，往来车众，稍有停置不当，便阻塞交通。贵阳分处在厂附近，平时可容二百多辆。分处和各大队不作安排，更不协助整顿厂外路旁报修车秩序。加以总处公路组对我抱成见，平时已掣肘。这番突击修车，不仅不加发配件，而且克扣我应得份额，让别厂截留下来，故意平添我的困难。我自己一头栽在抢修工作堆中，没有清醒地处理厂外车辆秩序。虽曾劝导靠近门的车辆，勿左右并停，毕竟管不了他们。

1940年春初，小雪初霁，呵手犹僵。厂内外待修车基本清走，大家喘一口气。一天吴琢之偕张炎元，先到分处后到厂巡视一番。我想又是查什么大案了。吴出示蒋介石给宋子良亲译电报（亲译表示最机密、最重要的事），大意是据报贵阳车场秩序混乱，阻塞交通，妨碍防空，影响极坏，应即破除情面，彻查严办，又闻修车厂沿用手工旧法，新机器原封不动，一并查究。宋在香港特电吴、张来查具报。熊理面临这可能丢乌纱帽的大事，暗暗叫苦。他把车辆阻塞的责任，放在我厂修车不力，待修车多，挂号入厂所致，吴问我是否报修要排号头，我以实对，并述二个月来修车纪录出现前所未有的高潮，比平时成两三倍，而材料比过去反少配发。吴默然不语，再找厂内其他员（几个股长都是他的学生）谈话。至于张炎元如何调理我，不了解。贵阳分处设有警稽组系统的监查科，该科稽查韩某，自称中山大学同学，经常来厂到处钻。吴琢之、张炎元月前赴柳州抢运时也到过我厂。所谓新机具原封未开，并非事实，我不加申辩。至于沿用手工旧法，在没有机械设备的工作下，只能手工操作，吴是内行人也无须解释。技术问题，张炎元尊重吴的。

侨工中有风闻这场官司的，我怕引起混乱，决心承担全部

责任，不动声色照常工作。直至吴、张去后一个月，我回昆述职，掀起调动序幕。

我刚到昆明，即闻宋子良电调公路组副组长饶竞群接充保山分处处长，我调接饶遗缺。组内一些人以辞职要挟，抵制我之来。龚学遂为吴琢之解围，暂缓发表。我对吴表示：我绝不愿回公路组，做不了饶的职务，但贵阳厂确干不下去，请他在三个月内物色人选接替。吴似乎了解侨工在贵阳做了一些成绩，并没有辜负祖国的委托，对我也不加责备，默许可以调动。

1940年清明节，杨柳抽枝，野花在破石缝中露脸。我回贵阳不久，忽来总处电报，调我到重庆代表处，我即赴渝。宋子良一行在重庆忙着什么大事。后知钱宗泽组设军委会总司令司令部不成，新设运输统制局属于军委会，何应钦兼主任，俞飞鹏兼副主任，“统制”所有公商运输汽车。西南运输处再不是直接找蒋介石要权，向孔祥熙要钱的超特殊机关了，而是归运输统制局统一指挥，分配运量的降了格的单位。重庆分处处长汪英宾争得代表职，我仍回总处任秘书原职。在宋子良住的宋子文公馆里张炎元愁眉不展，可能挨了谁的斥责。他劝我再回训练所负责。我一口谢绝，“不吃回头草”。我听说该所教务长名义上由他兼任，他不在所，由薛文蔚以副总队长代行，薛借某机会贪污了一笔钱，他在中央训练团结业后，不敢回所，留连贵阳，该所由警稽组某科长代张兼管。我记得半年前教务科侨工同队上官生打架，张蓄意打击侨工旧事，十分难过，毅然求去，从未想过再回去干什么事。张只好惘然若失，无奈我何！

六、“西南”尾声中的华侨机工

1940年4、5月间我调离贵阳修车厂，总厂派副厂长余乐醒兼充。据说余带来湖南籍职工一大批，在纪念周上，说他人

马齐备，大可组成“余家班”。余气焰万丈，我早感不安。

我之离厂，查办没有下文，自己又没有下一场戏可演。同来贵阳的侨工，渐渐理解我的处境和心情，我舍不得他们，又非走不可，怎样安置他们，一时想不出来。但估计余乐醒不会容忍这一批天真豪放的爱国侨工。

我在贵阳上报的公文看出余上任后，请委大小官儿走马上任。而贵阳来人偏说，余到任不久，召开慰问侨工大会赠送锦旗，好似他们可以暂时相安。

余乐醒是留法勤工俭学生，与吴琢之、饶竞群、陈宅杼（总厂副总厂长）都是先后同学。不过，余在公开场合里，自称军统，河内行刺汪精卫，打死曾仲鸣是他们干的。吴琢之以次都不在他眼里。只是昆明总厂全套人马是吴的“江南汽车公司”的班底，余在总厂里是吃不开的。他老是兴风作浪，叫吴头痛。吴借我请调机会，送走这位瘟神。余到贵阳后仍以总厂长指挥滇、东各省（柳州、六寨、贵阳、重庆等），大有与昆明总厂分庭抗礼之势。我对留下贵阳的侨工始终放心不下。

果然，一天吴琢之持余乐醒来电：“贵阳厂侨工恶傲不驯，分子复杂，请准全数解昆明自新社……”问我究竟，我气炸了。把上述所知情况，向吴反映，并力陈贵阳厂侨工的工作能力与成绩，正该重用这一股难得的技术力量，不愁没处安排。倘若这样虐待侨工，何以对千百万南洋爱国侨胞？吴颇为动容，即批由公路组组织滇缅路抢修队，加强前方维修力量，并复余乐醒妥善抚慰侨工，勿存歧视。我通知尚在贵阳的我任内材料股长裘颂莼，转告侨工，安心赴调。

尚有一事应补述的，当我赴重庆或回昆明述职时，分处监查科扣押侨工刘仲芳，说他偷汽车器材，厂内全体侨工以事出冤枉，群集分处请愿卒即释放。他们（分处监查科）同余乐醒原来是一个鼻孔出气的。

我从1940年夏天到1941年底“西南”结束时止，一直在昆明总处秘书室工作，华侨机工无论教务科或贵阳厂同过事的，经昆明黑林铺总来看看我，借此我知道他们一些人的情况。他们集中在滇缅路西段最艰苦的保山、遮放、芒市一带，少数民族地区气候风土、生活习惯与内地不同，侨工在南洋苦热暴风雨中长成，尤其是处于爱国热情而归来，不以雇佣观点的人，以发国难财为务。但人到底不是活在真空中，滇缅路上茶楼旅店尽是诱人陷阱，嫖赌饮吹，件件俱全，意志薄弱的侨工不免坠其谷中，上面说过的盗卖整车汽油的华侨司机，就算确有其事，而唆使、串通、销赃、私分等大有人在。正是“窃国者侯，窃钩者诛”罢了。

1941年底西南运输处奉令结束，移交中缅运输总局，局长俞飞鹏兼任，由蒋介石的表弟接替他小舅子，问题不大。可是，太平洋战争爆发，日军长驱直入滇缅路，惠通桥和滇缅路国境一侧路段，惨死多少华侨机工，无法确计（当然其他人民也不少），我在“西南”结束后，1942年初离开昆明，到重庆工作。3年来相处，有些朝夕相对，苦乐共尝的侨工，从此见面机会不多了。

“西南”车辆大部分移交中缅运输总局，滇缅路失守，“中缅”又改为“滇缅公路管理局”，车辆残破，人员星散。机工备受排挤，各奔前程。据我所知，有些人回粤桂谋生，自设小店，或做临工，更多是失业的。贵阳厂干过的侨工庄盛，福建人，平时作工不怕苦，不怕累，就是爱打架，爱赌（有时向人家借零用，有借有还，从不拖欠）。1942年我在贵阳街头遇见他，失业挨饿。原贵阳分处处长熊理下台后有一车机油，派人运到衡阳出卖，间接托人找我介绍司机。我介绍庄盛去，声明技术过关的，但不能管钱，要保证他食宿零用，三个月后庄自湖南来信，说同行职员某到衡阳后，一去无踪，他生活无着，当

押车胎作伙食，赌钱输了，索性连车也卖了，请我原谅他。

七、 建议收容流落昆明侨工的提案两年后回到我手上

1942年我在重庆运输统制局运务总处做技工，这个空头机关正如职员们说的怪话：“技正无正事，专员无专责”。平时我从南岸四公里黄山路口该处步行过江，往友人家聊天读报，确无正业。适值国民参政会开会，江苏张一麟老先生出席。我通过宗君仁同志（到延安慰问的清华学生，解放初闻在北京外交部政策研究委员会）请张提出：建议拨款收容昆明的南洋回国服务机工，翻修昆明一带废旧汽车，历述陈嘉庚先生从南洋筹赈总会发动三千多侨工回国服务四年的贡献与牺牲极大，现有数百人贫病交迫流落昆明街头，不只怀技一无所施，抑且在死亡线上挣扎。应拨足够专款，收容他们就医调理，重新工作。昆明一带弃置废旧车辆，何止千辆，充分发挥侨工的积极作用，翻修重用。一举两得，既可增加运力，更可激励南侨爱国热忱，大力支持抗战。我之出此是先有可靠消息：昆明市云津市场这一当年侨工同龙云军警较量过的地方，滞流一批骨瘦如柴的侨工，下体围着麻袋，沦为乞丐。未闻任何机关设法救济安置，我心里非常难过。老宗赞同我这建议，及时送达张老，承允在会上提出，以后结果如何，人事草草，无从追问。

一晃两年，1943年底我在贵州黔西县公路总局运输人员训练所任教育长（所长由部长兼总局长曾养甫领衔，副所长吴琢之在贵阳经营江南汽车公司，不管所事，由我实际负责），接到公路总局来文，附上述提案的决议，交由公路总局转飭本所统筹办理，却不拨专款，只在当年经费招生名额内，设班收容，不提修车。解铃还是系铃人，可惜让蜗牛背着这块议案从重庆到黔西，跑了两年。嗷嗷待哺的饿殍或者早成鞠为茂草的

墓中人了。

1944年头，我们变卖一批旧胎，筹得经费，招考机务班、修理班共一百余人，另设华侨工整训练班容一百余人。

原“西南”第十四大队陆绍康，向为吴琢之所赏识，在侨工中有一定的威信。派他任华侨机工整训班主任，赴昆明调查处理。当时，昆明仍存在“华侨机工互助社”，（“西南”结束后，谁给它经费，我不了解），社长白清泉（福建人，原在“西南”任分队长，薛文蔚对白很重用。1941年薛在贵阳东面甘巴哨，做第十大队大队长，整训司机，它比一大队规模大几倍，一时多少“豪杰”。白清泉在队上开车辗死人命，逃至薛处竟被掩蔽起来，吴琢之得讯，叫我拟电报催薛，限期送白到案讯办）。我们会同该社收容侨工110人运到黔西。首先让其检查身体，医治慢性病，对个别特殊人物（如打架出名的纪兰花）进行细致的教育，还照顾某些年老体弱的，不排勤务。经过一段时间，情绪安定，恢复驾驶教练，在所内实验运输队开车。生活渐上轨道，不致过分自由散漫，也没有发生过打架事情。大抵这批侨工年纪略大（平均约四十岁），见过世面，今番回所，总算有个归宿。1944年尾，我们在日军入侵独山前，报准公路总局分配他们在西南公路局、滇缅公路局、川滇东路局开车。也小部分跟陆绍康到中国红十字总会运输科去。至此，训练所奉令撤销，送走最后这批侨工。

八、 侨工中的进步分子和现知下落者

1939年侨工初到昆明训练所教务科工作时，全所人员照例参加纪念周，后来因星期日加班修理教练车太多，有时加班也修不了。我请准吴琢之让侨工免参加纪念周，尽可能赶修当天派用的教练车，因此，国民党一套卖膏药经，这批侨工极少接

触。在胜因寺实习工场香积厨前几棵杨树之间，我们用碎木条钉成一条“为抗日而修车”漆红字，挂在铅条上。此外，别无什么政治气氛。大家埋头苦干，彼此身体力行，互相影响。我们没有讲政治问题的机会，我们没有发现谁有一套政治理论对大家讲的。

1939年底，贵阳厂使用新司机彭文钦开公务车。他是讲客家话的侨工，穿缴获日军的黄呢大衣。据说从延安回来的。不久便自己离职，又闻抗日后回南洋去了。

当时反共高潮还未到来，新四军事件前一年贵阳市上还可买到新华日报。“西南”特别党部通令所属单位职工一律集体参加国民党。1940年头我准备去职前半个月，侨工温其芳找我谈，他将赴延安，叶修青将与他同行。我问他要不要旅费？他不要，说将乘八路军贵阳办事处最后撤退的车辆前往。一声“珍重”。我当他们请假，除名。去后月余他有信从延安来，说已到达，以后音信杳然。

1949年广州解放，我从香港回来参加接管工作。军代表邓文质、叶修青随军南下在工业厅，温其芳在东北某工厂。

“文革”后期，温其芳自北京回广州探亲，找到我，讲起1940年春赴延安的事，原来到了重庆折回贵阳，搞个修车厂。反动派追捕他，然后北撤。他回国前，在南洋只参加外围组，到延安后才入党……公务车司机彭文钦是他介绍的，并无组织关系。

叶修青在“四人帮”覆灭后，到我家看我。彼此在广州三十年第一次见面。知道他做过通用机器厂长，进过华南工学院，以后在省计委，现任广东省投资信托公司总经理。

温、叶两人经常同在韶关轴承厂任技术员的侨工王禄昌保持联系。王每出差过广州，总是探望我。我问他：你们回国之初有无找到国内地下党？王说：南洋起行时，当地组织约定，到昆

明时，欢迎归侨会有持抗敌后援会旗帜的人，可与联系。但结果并没有这个会旗出现。直到1939年温其芳同志在贵阳找到八路军办事处这公开组织，正式接上头来。本来王与温叶想同去延安，商量结果，留他下来。王在滇缅路解散以后同我联系，转到黔西训练所。抗战后，再转到公路总局第三运输处任坪石站长，直至解放前夕遣散时。解放初王在韶关摆了摊子，修理马达、电器，以为养全家十口活命之计。公私合营入韶关轴承厂，一度为预备党员。四清时说他是资本家，取消候补资格，他自己也愿当工人。王是比较全面的机电工，最近退休，仍当厂的技术顾问。当年他的助手李贞才、萧士元、阮照伟等侨工，在抗战结束后先后回到马来亚，经常有信的往来，都说生活好。

其他侨工，解放后还知其下落或见过面的，如罗华、曾金祥解放初在路上遇见过，程瑞芳“文革”前来探望过我，他在广州铁路局南站，何珠在解放海南战役前为支前司令尹林开吉普车，广湛路上见过他。钟运熙去广州轻工局模具厂，前年病故。闻林顺在柳州还是打铁为生……。

南洋侨领庄明理先生在纪念陈嘉庚先生文章中（见纪念册29页）有后例段：

……抗战胜利后华侨机工纷纷要求复员返回新加坡、马来亚与亲人团聚，但蒋介石政府却别有用心地不让他们回去，嘉庚先生为此十分愤怒，他于1946年6月在吉隆坡开一个“支援华侨机工复员大会”，这次大会选出陈嘉庚先生为首的五位代表，向当时蒋介石政府派驻新加坡“总领事”伍伯胜提出严重质问，要求国民党政府必须立即将这些要求复员的华侨机工，送回南洋。

陈嘉庚先生当时义正辞严地告诉伍伯胜，“华侨机工为抗日救国回去的，抗战久已结束，机工就应复员。华侨反对内战，

华侨机工决不参加内战，必须让他们复员回去。”

这三千多华侨机工，在战时工作中献出生命的，积劳病故的，现仍留国内的，已返南洋的，各若干千人，都没有进行过调查。他们回国时，一般年纪在二十至三十岁之间，也有近四十岁的如机工叶基福、古旺兴，木工萧启兴，电工林少衡、徐钟佛等，现纵生存也是八十老人了。

缅怀往事，我虽与侨工相处只一年多，也有些人同我三十年来不断音问或几度共事的。他们有勤劳勇敢，见义忘利，自我牺牲，刻苦奉公，一专多长的高尚品德，给我很深刻的教育，有关抗日战争时期南洋华侨机工回国服务这件大事，即使我了解不够全面，但他们1939年头步入国门而至1944年收容残病重新安排整个过程我大多参与其事，应该尽述所知，不致埋没南侨爱国史实的一个重要部分，也是我应尽的道义上的责任。

南侨机工回国服务团光辉业绩

廖文仲

1985年初冬，我到昆明参加了“一二·一”运动四十周年纪念活动后，应云南省侨联会和华侨历史学会的邀请，一起到滇缅公路沿线的楚雄、下关、保山、芒市等地，会同有关部门，对抗战期间参战于滇缅公路上的南洋华侨机工回国服务团的光荣事迹进行调查。

此行一是故地重游。抗战时，我们几个华侨少年结伴经滇缅公路，先到保山华侨中学，后到昆明西南联大读书，当时，同华侨机工有所接触，对他们为救国驰车爬山越岭之勇敢和互相义侠之高风，历久而不忘。

这次云南侨联会和华侨历史学会决定对华侨机工回国服务团的事迹，进行全面调查，这是很有眼光的。云南侨联的一位负责同志说，这是我们的历史使命，我们不把这件事办好，是严重的失职，对不起华侨光荣历史，对不起他们的后代。是的！不但华侨的政策要落实，而且对华侨光荣的历史也要赞扬。

曾几何时，在“左”的思潮影响下，许多华侨老机工都还戴着各种不光彩的“高帽”，诸如特嫌分子、里通国外分子、反动机工、历史反革命、海外关系复杂等等，身未翻，冤案未平，光荣历史被抹黑。三中全会后，华侨政策得到重申和落实，华侨机工在抗日战争中的光荣事迹有了比较持平的公论。现在是公正地撰写这段历史的时候了，我们中国的同志正做这项工作。据了解，新加坡的陈嘉庚基金会也定于今年2、3月

派出六至八人的考察团，专程到滇缅公路一带调查华侨机工在抗战期间的可歌可泣的事迹，并将之汇编成册，他们的考察得到热烈的欢迎。

华侨史中的光辉一页将按其原来的面貌编写出来，留诸青史，这是值得庆贺的。

关于南洋华侨机工回国服务团的事迹，在《出洋记——陈嘉庚外传》（洪永宏著1984年福建人民出版社出版）有这样一段概述：“‘七·七’事变后，我国沿海主要港口大多被敌攻占，从国外输入物资只有香港和安南两条通道。广州一沦陷（1938年底）香港通道被阻，积存在港的二万余吨军火，除部分改由安南运入广西外，大部分移往仰光，准备由刚落成的滇缅路运入云南。但国内驾驶人员奇缺，特别缺乏有经验的司机和修车机工。当时国民党政府派驻西南经营运输的宋子良即拍电请陈嘉庚代雇司机及机工回国在滇缅公路并西南等省服务……这是关系战局之大事。陈嘉庚接电后，立即以南侨总会名义发出通告，并致函马来亚各埠会进行鼓励，数月之间，热烈报名者三千二百余人”。“其中有一位机修技术工，在南洋十余年，每月收入新加坡币二百余元，折合国币七百元，为了抗战，自甘牺牲，并招同伴十余人，带着全副机修器具回国，由于华侨司机机工的努力，保证了滇缅公路及时通车，并使之成为抗战中军火运输的大动脉。”

这三千二百多名华侨司机和机工，先后分九批回国，服务于滇缅公路上的有三千零三十二人，还有少部分服务于西南其他各省，也有到延安去的。

在那艰难困苦的岁月里，这些以身保国的华侨，成为滇缅公路上的运输主力与祖国内地的战友一起奋战，写下了可歌可泣的事迹。

据有关资料记载：

1939年1月10日，滇缅公路正式通车。这一年运入的武器和其他物资共27980吨。

1940年7月18日起，英国政府与日本签订了协定，封闭滇缅公路三个月。在封闭之前，华侨机工日以继夜抢运物资，立下功勋。

1940年1年间，经滇缅公路运入的军用物资和其他物资达132193吨。

1942年5月，日军占领缅甸后，侵入滇西，5日惠通桥被我阻击。华侨机工把大量物资抢运通过惠通桥。

在1944年5月至1945年1月20日收复畹町的滇西反攻战役中，先后经历了松山、腾冲、龙陵、芒市、遮放、畹町之战，华侨机工在支前运输中作出了贡献，有的以身殉国，

还有一部分华侨机工参加远征军到印度配合盟军作战。

这三千多名华侨机工约有一半已在战火中牺牲，成为无名英雄。抗战胜利，生还者已多数回到星马和南洋各地。云南解放时，流落在昆明及滇缅公路沿线的有三百多人，解放初期得到人民政府安排就业。但后来在“左”的错误思想的影响下，23年来，许多人又受到各种政治冲击和不公平的待遇。

现健在居于云南的华侨机工60多人中，有的已届80多岁高龄了，最年轻的也已60多岁，平均年龄为72岁半。

在各地举行座谈会上，华侨老机工们无限深情和感慨的忆述了服务于滇缅公路上的往事和同患难共甘苦的战友。据他们回忆，当年这个队伍中，还有一位华侨女青年司机，她是海南岛文昌县人，曾因公重伤，被当时的海内报章誉之为“巾帼英雄”。

在芒市（现为德宏傣族景颇族自治州首府），华侨老机工和已故机工的遗属（多是傣族妇女）应邀一起座谈。

老人们对州领导近年来平反了他们中的冤假错案，照顾了

他们的生活，特别是1985年秋天，地方政府派干部，配医生，陪同他们参观了北京，使他们深为感动。一位华侨老机工激动地说：我们到北京时，全国侨联的领导亲自到火车站迎接，安排我们住宾馆，设宴招待，并到首都各处参观。这是我生平第二次最激动的事。他说，第一次最激动的事是当年回国服务时，受到侨胞的热烈盛情欢送。

现在，征集南洋华侨机工回国服务团光荣事迹的工作正在进行中，云南省侨联会和华侨历史学会已派出专人组成工作组，一面搜集各种有关文字资料及实物，一面请老机工撰写回忆录和介绍战友的事迹。当年回国服务的机工多是闽粤两省华侨，据了解，也有辗转回到原籍定居的。笔者建议居住在广东的华侨老机工，应把自己的和战友的光荣事迹写给广东华侨历史学会，以便汇转云南省华侨历史学会，共襄斯事。

一个“南侨机工”的回忆

罗 杰

自“七·七”芦沟桥事变后，日本帝国主义法西斯大举侵略我国领土，想把中国灭亡，全国发起抗日战争。祖国当时千千万万同胞遭受日寇杀害。南洋爱国华侨在陈嘉庚先生组织“筹赈救济总会”的号召下，有钱出钱，无钱出力，同时发动学生及工人进行义务卖花筹款汇回祖国抗战及救济难民。

1938年抗战进入高潮，日本法西斯侵略者继续把我国沿海码头占领和封锁，国内救济物资只能靠香港和越南路输入。1938年广州沦陷，对外交通港口也被切断，唯有云南刚刚开辟的滇缅公路便成为重要的交通运输线。在当时，国内十分缺乏有经验的汽车司机和技术人员，西南运输处，便委托南侨总会侨领陈嘉庚先生发起号召华侨机工回国服务，当时南洋各埠爱国华侨，获悉祖国急需机工时，都纷纷踊跃报名参加。数月之间热诚回国机工计达三千余人，他们怀着赤心报国的热情，不惜辞职弃学离开温暖的家庭，毅然回国支援祖国抗战。当时，新加坡有一位海南华侨王文松是英国汽车修理厂技术工人，每月工薪几百元，当他得知南侨总会号召时，自愿放弃优裕的生活，并带领同行十多人，又自己携带了汽车修理工具回国共赴国难。

1939年，南洋各埠爱国青年侨工报名参加回国服务团后，由各埠爱国华侨组织开会欢送到新加坡集中，我们这批是第九批，都是广东海南福建籍青年，人数共有几百人，编为一个大队三个中队。中队长胡凯军、罗豫川、陈茂山。同年10

月，新加坡爱国侨胞隆重地开会欢送。地点是在新加坡大坡南侨筹赈总会怡和轩公馆，由爱国侨领陈嘉庚先生开会及训示，并严肃地举手向侨领宣誓：“抗日不怕苦，不怕死。”而后才去码头登轮船，归国的轮船由新加坡直放越南西贡，船行几天到西贡码头就有当地爱国侨胞热情地接待我们去吃宿，第二天给我们办理乘火车及开茶会欢送，同时侨胞们还送来几担糕点备给我们途中食用。

火车行驶了几天，将到达河内的夜间火车差点出轨发生严重事故。这可能是日本特务由山上把巨大石头推下铁路，想把我们技工所乘的火车撞翻，幸好只撞坏我们乘坐的车厢上的脚踏板，幸免了一场不幸的伤亡事故。火车平安地到达河内，受到当地侨胞热情地接待到各地会馆食宿，并开茶会欢送，火车行驶两天到达昆明站，我们就看见几辆卡车在等待，我们下了火车，西南运输处负责代表和大队长接头后就集中队伍上卡车开往潘家湾西南运输处，车子一进大门就看见很多早期回国的技术工在那场地列队迎接。我们下车后由负责代表领我们到各个宿舍把行李放下休息。这间刚被敌机轰炸过才修复的大学楼宿舍，看见墙壁上还有被敌机炸死的同胞血迹斑斑留在上面，可知当时敌机轰炸过的惨状。

在训练所早上升旗后集合，把我们大队编为华侨大队接受军事训练及汽车驾驶训练。西南运输处处长是宋子良，付处长龚学遂，教育长是张炎元，副教育长薛文蔚，大队长甘炎庆。每天早上学习军事操练，下午是驾驶汽车训练。受训三个月，经考试及格的就分配到各个大队，接受车辆负责运输任务。我们考试全部及格被分配到第九大队任滇缅公路抢运抗战物资任务，有部分人留在各修理厂修理车辆。九大队在芒市，负责由腊戍至下关一段物资运输。腊戍至昆明全长1200多公里，一趟就要行驶七、八天，沿途要翻越高山峻岭，如功果山、大王山

两大山，还穿越怒江、澜沧江、漾濞江三条大江，道路十分艰难险阻，而且由于这条公路是刚刚开辟的，路面崎岖不平，每遇下雨，路面泥泞。通常在高山峻岭，深谷中行驶车辆，稍有不慎便会车毁人亡。有一位分队长符气簪他父亲是新加坡南侨筹赈救济总会负责成员，他热爱祖国，他看到日本法西斯占领祖国领土，心里想到国家兴亡，匹夫有责。他只有一个儿子符气簪在当教师，便动员他的儿子辞去教师职务，报名参加华侨技术回国服务团，回国参加抗日运输工作，在西南运输处第十三大队当分队长职务。不久由保山县带车队抢运抗战物资，出发下关回保山时途中将到永平县时，在高山峻岭、路面崎岖不平之地翻车，和他同车的刘班长均遇难身亡。为着抢运抗战物资，在这条新开辟的滇缅公路上翻车牺牲的华侨技工人数不少。

华侨先锋大队，全是华侨技工及司机组成的机构，车辆据说也是国外爱国华侨捐款购买送回国的，他们的生活比其他车队要好些。大队驻在遮放、芒市一带，这里时常疟疾流行，每天都有因病死亡的危险，车辆行驶途中抛了锚，要等派车来抢修，有时要在车上挨冻挨饿一、两天之久。惠通桥和功果桥被敌机炸断了数次，司机总是停车于公路上挨饿，等待工人抢修公路及用汽车油桶造渡船通过，其情景实在艰难万分。

保山被炸。第一次保山被敌机轰炸时，大队部被炸坏汽车好几辆，街上也被炸，倒塌房子很多，群众有的被炸死，炸伤人数不少。第二次没有警报，保山中学正在开运动会，观众很多，忽然敌机来轰炸，死伤学生及群众几百人，车辆被炸，烧毁了好多辆，炸坏民房数十间，真是惨不忍睹。当时我们司机抱着愤恨的心情，谴责日本法西斯的罪行，同时更激起我们爱国的热忱，以不怕劳苦，不怕牺牲的精神，日夜驾驶车辆抢运军需物资，从不间断。直至1941年，日本法西斯南进，继续占领南洋马来亚、印尼、菲律宾、新加坡。1942年，缅甸沦陷，

滇缅公路中断，很多司机及修理人员都撤退回昆明，一路上车辆在途中龙陵及功果山损失不计其数。当时，由滇缅公路退回昆明的华侨司机，原有车队已不成队，无人管理，生活甚多困难。很多华侨司机去参加远征军。进入印度反攻缅甸。当时华侨李卫民，带领一批华侨司机，赴印度参加美军飞机场抢运作战物资工作，至1945年8月，日本法西斯投降，抗战胜利。在1945年很多华侨响应复员，回南洋的有一千多人，除了有些到延安和留在西南各省外，还有不少人在抗日战争中为了抢运军需物资而英勇战斗，献出了生命。

回忆战斗抢运在睦南关的日日夜夜

张子霖

1938年冬，日本法西斯先后占领了武汉、广州等城市后，我国沿海主要城市港口交通基本上为日寇所控制，当时国内抗战的部分军事物资由香港通过越南（当时是法国统治）运进国内以资补给，尽管数量不很大，但仍然是国际通道之一。

1939年日寇加紧推行它的全球计划，向东南亚扩张侵略的前夕，在还没有采取军事行动之前，即对越南，缅甸政府，进行威胁诱惑，施加压力，照会上述国家，不准中国抗日军需物资的运输在其境内通过，以期达到对我国全面封锁的目的。

同年秋，我们中队大部分车辆接受由保山运军火到贵阳的任务，正值西南运输处采取紧急措施在贵阳组织一个混合大队，赶赴越南边境抢运，就在这样的情况下，我们被编进混合大队，这是临时组编的一个大队，下设三个中队，其中一中队系属当时的第五中队，第二、第三中队，均为西南运输十一和十二大队的人员编成的，以十一大队人数最多，当我们接受这个抢运任务时，对日寇愤慨万分，日夜兼程奔驰，赶到目的地广西睦南关。具体担任的任务，是由越南的同登至广西龙州的军需物资的运输，我所在的中队部设在凭祥，临时借用两间民房作为办公的地方。我们到凭祥的第二天早上八、九点钟，我和中队长及中队副三人正在收拾办公室的时候，当地即发出空袭预行警报，我们的车辆迅速疏散隐蔽，当时以为这个偏僻小市镇没有什么重要军事目标，也没有军队驻扎，问题不大。敌机不会“光临”的，还想留在办公室地点，后经当地防空治安人

员的督促，并宣布空袭时间内任何人都不许留在室内的规定，只好勉强走到离市区不远的田埂上，坐在那里聊天，心里还在嘀咕防空治安人员是“多管闲事”。到十点钟左右，紧急警报响了，很快也就听见飞机声，由远而近，旋即望见敌机，那时想找安全躲避的地方已来不及，只好就地卧倒。凭祥是个盆地，四周都是山，敌机四架进入市区盘旋，随即在我们卧倒的上空俯冲扫射，虽然没有投弹，但俯冲的发动机声，机枪声，震耳欲聋，我心想，这回不死也会伤，只好闭上眼睛，等待命运安排，就这样经受了约二十多分钟，恐怖的声音才渐渐消失，敌机远去，我们从田埂爬起来，互相观望，相对苦笑，以表示庆幸。我们的中队长风趣的说：我们这次不死，今后会“长命百岁”的，环视离我们不远的小河边那稀疏的小树，及矮竹丛，树枝竹叶被敌机子弹打落不少，如果我们躲在那里，也许会遭到不幸。

经过这次险遇，才意识到自己盲目无知，后来向当地居民了解，才知道敌机是经常来骚扰的，而当地防空能力极差，天空即没有空军迎战，地面也没有高射炮防御，碰到敌机袭击的时候，除了躲进山洞而外，别无办法。因此敌机毫无顾忌，为所欲为，时有低飞到离地面步枪都能射击到的程度，但当地是不许随便射击的，原因是怕激怒日寇，而采取狂轰滥炸，招来更大的损失，当地机关商店，白天是不办公的，工作时间都安排在晚上。市区内几乎是所有的人，每天早上就忙着吃饱肚子，准备疏散，因为每天都有预行警报，一闻空袭警报，就躲进山洞。还好广西许多地方，大小山洞有的是，这也许是天然防御吧。

为了适应当时的情况，我们所有人民车辆，都过着“蝙蝠生活”昼伏夜出，傍晚由同登出发，驶至龙州，当晚卸货后，就得折回睦南关或同登。为了避免暴露目标，龙州是不允许车辆久停的，如果当晚不能赶回睦南关的，则需在途中找到可以

隐蔽的地方，巧妙地把车辆停放好，驾驶室或者山洞，就是睡觉的地方，我们在那里抢运了三个多月，敌机多次来袭击，其中有一次炸了我们大队的停车场，投弹多枚，有两辆不能行驶的待修车被炸毁，在车场值勤的一位分队长和一位班长牺牲了；另一次炸睦南关炸毁几间房子，幸好没有人员伤亡，我们中队陈介文同志所驾驶的汽车，也曾经有一次遭到敌机扫射，翼子板留有弹孔，还好不影响行驶，在处境险恶，生活条件十分不便的情况下，却没有影响我们每人的干劲，人人奋力争先完成自己所担负的任务。

由于该混合大队，是从西南运输处第五、十一、十二、三个中队中临时抽调的人员组成的，因此在编制、番号、管理、给养等方面，都有许多不便。总处于12月初（具体时间记不清）派新编的第十五大队前来接替我们的任务，当时我和我们中队的中队副，负责办理中队车辆、随车用具及有关事务的移交工作，因此，最后撤离凭祥，其它人员均分批回到南宁集中，我和中队副耽搁了两天，事毕才赶回南宁，当天晚上八点钟左右到达，苦战了几个月，本打算在南宁休息一两天，没料到当晚十点钟即接到紧急撤离的命令，我们只好乘坐总处派来运送我们的卡车，深夜离开南宁，待我们到达贵州独山时，才知道日寇在我们离开南宁的第二天凌晨四点钟左右，即占据了南宁，还算好，我们没有被敌人包围。

敌人的威胁算是甩掉了，可是随之而来的大自然的威胁——寒冷，却不放过我们。我们原属十一大队和十二大队，队部分驻在保山和龙陵，派来贵阳时，若在正常的情况下，会于到达后当即返回滇缅路。没有料到临时变化，要组织抢运队。在我们离开队部时，各人所携带的衣服就很少，更没有御寒的冬衣。广西地带气温高，还能对付，进入贵州省内，就难以应付了。而且我们乘坐的是敞蓬卡车，一路上寒风刺骨，特别是贵

阳附近，阴雨连绵，严冬天气，冷得难受，有一位福建籍的同志，倒是具有“首创”精神，他用一床毯子披在身上。上端折叠起来，形成两个袖子，腰束皮带，乍见之下，有点象日本和服，样子滑稽可笑，他就这样大摇大摆上街吃饭，引得街上行人注目发笑，连我们这群洋机工，也给他的“奇装异服”逗笑了。也算苦中有乐吧。我们就是这样狼狈地与严寒作斗争，途中冻病多人，但幸好没有死亡，行路约两千公里，终于回到原大队驻地保山。继续投入紧张的军事物资运输洪流。

永不磨灭的赤子心

叶 修 青

前 言

我是在南洋参加1939年第一批华侨机工回国服务团的成员之一，至今已有48年了。在这漫长的岁月中，经过曲折和斗争，探索救国救民的真理，由一个爱国主义者成为一个共产主义者，我享受过抗日战争和解放战争胜利的喜悦，也经受过痛苦和折磨。“文化大革命”的灾难，把人变成鬼，把多少怀着拳拳赤子心的归国华侨当成特务。他们的青春年华虽然白白地在黑暗中默默消逝，但他们盼望祖国强盛的心永不会泯灭，不管经受多少痛苦，祖国仍然是他们的祖国。他们相信祖国虽然一时阴霾弥漫，最终会迎来灿烂的阳光。“四人帮”被粉碎后，国家得救了，人民得救了。我庆幸获得了第二次“解放”。人的尊严被恢复了，会迸发出一股强大的精神力量，投身到建设中去，把损失的时间夺回来，医治祖国的创伤。1972年我被委任担任建设广州石油化工总厂的指挥，我看到成千上万工人的冲天干劲，经过四年的努力，在灾难深重的祖国大地上，我亲眼看到了一座规模宏大的现代化的企业崛起，我仿佛听到了祖国向四个现代化进军脚步声，是多么令人鼓舞呀！难以形容的喜悦已抚平了我历史的创伤，使我满怀信心去迎接未来。

在我欢度晚年的时候，我是多么怀念一起回国参加抗战的侨工，更担忧他们的处境。他们出于救国的一片丹心，离开自己的亲人和温暖的家庭回国抗日，在生活低微，工作条件恶劣的

环境中，日夜奔驰在千里迢迢崎岖险峻的滇缅公路上，为前方战士运送军需，用血和汗浇灌祖国大地，立下了丰功伟绩。但在抗战胜利后，他们被国民党抛弃了。再加上在“文化大革命”中，多少人被审查时，由于外界对西南运输人员训练所的性质不了解而受到牵连，背上了沉重的政治历史包袱，欣闻云南省人民政府准备在抗日战争五十周年之际，为回国死难侨工树立纪念碑，纪念这些抗日中的无名英雄，表彰华侨拳拳赤子之心，这不但可告慰九泉的死难者，更可告慰死者海外父老兄弟，而且对侨工冤假错案的平反，将起着积极作用。我们除感谢云南省这一正确做法之外，还希望深入细致地落实每个侨工的政策。

落实政策，首先应摒弃对侨工的一切误解。要对当时的历史背景有一个正确的了解，使西南运输人员训练所的性质问题得到澄清，使华侨回国的动机得到充分的理解，为此促使我写下这片断的历史回顾。

片 断 的 历 史 回 顾

1937年7月7日，日本帝国主义制造了“芦沟桥事变”后，向中国发动了全面侵略战争，北平、天津相继失守。由于国民党军队迅速溃败，11月12日以后日军又占领上海、南京等地，侵略军在南京实行灭绝人性的大屠杀，震惊世界，更震惊海外侨胞，激起了南洋侨胞的极大愤怒，到处举行集会声讨日军的侵略暴行，抵制日货，发出了有钱出钱，有力出力的号召，支援祖国的抗日战争，青年人更是热血沸腾，表示愿意战死沙场，不当亡国奴。国家兴亡，匹夫有责。我作为一个中国人责无旁贷投身入抗日救亡运动中去。我利用星期天的假日开汽车载着青年们到外埠去进行募捐活动。

1938年10月后，日军又攻占武汉、广州，切断了粤汉线，

完成了对中国海上的封锁，企图使我国处于孤立无援之地，妄想迅速实现其灭亡中国的野心。当时国民党政府为了打破封锁的局面，一方面抢修昆明至缅甸的公路，另一方面着手训练司机，同时由宋子良向在新加坡的侨领陈嘉庚求援，组织华侨机工回国服务，这就是华侨机工回国的历史背景。

那时我只有18岁，由于我积极参加抗日救亡活动，常收到有关抗日的杂志和画报，知道日本侵略军在华奸淫烧杀，无恶不作，令人发指。面对中国半壁河山被硝烟吞没，家乡沦陷，国破家亡，亿万同胞处于水深火热之中，作为一个炎黄子孙，岂能苟且偷安，过着舒适和平生活。

在南洋的现实生活也使我认识到，当亡国奴毋宁死。祖国的荣辱，祖国的呼唤，把我们卷进了抗日的洪流。我于1939年初，参加了第一批回国机工服务团，这第一批共80人，在新加坡集中，由廖国雄任团长，从新加坡乘船经越南、西贡、河内，在3月左右到达云南省昆明市，由西南运输人员训练所接待我们，该所所长由宋子良兼任，副所长有龚学遂、吴琢之、刘吉生等人。侨工分9批陆续回国约3000余人，头几批大多数是汽车技术工人，后几批多是青年学生或其他行业的青年工人，该所还从国内流亡学生中招收两千余人入学。凡不懂驾驶汽车的都留所编队接受训练。教务长是张炎元兼总队长，薛文蔚副总队长，总队下设大队、中队、分队三级管理，分队长由司机担任。学生除接受驾驶汽车技术训练外，同时还要接受军事和政治训练，纪律相当严格。留在教务科实习工场的机工，主要任务是协助教官教学生驾驶汽车，并负责抢修教练车，保证训练计划的完成。实习工场属工人编制，纪律没有那么严格，生活也较散漫。每周规定参加一次纪念周也经常迟到，甚至很少人参加。当时，实习工场有五六十辆残旧的万国牌汽车，侨工不分昼夜，不计报酬抢修，保证了训练出车，不但未

得到表扬，反而在一次纪念周会上，被副总队薛文蔚大骂，说侨工不遵守纪律。回国是“挂羊头卖狗肉”，引起了侨工的极大愤慨。本来侨工回国后看到那些官僚们的腐败作风，等级分明，以及一套繁琐礼节，早已有所不满，挨了这次骂更是火上加油，矛盾有一触即发之势，更由于语言不通，教官与侨工之间亦常误会和磨擦。有些教官根本不懂技术，但他们狐假虎威，每每歧视侨工，甚至殴打侨工。有一天下雨，有一位学生回场的汽车在场内抛锚，丢下不管，影响了其他车辆回场，当时侨工正在帮助冒雨抢修，但有一教官竟破口大骂说妨碍了他们的进场，并动手打了侨工，侨工被迫还手，教官煽动学生围打侨工，侨工人少不敌，即敲钟呼救，其他侨工闻声赶往相救，双方大打出手，触发了一场反歧视的斗争。当时我正在屋檐下接水洗澡，闻声也拿起铁棍相随，见到教官就打。追到哪里打到哪里。斗争的规模越来越大，整个训练所都乱了套。当局出动宪兵进行镇压，把侨工赶回宿舍，在宿舍门口架起机枪，不准出入，又逮捕了廖国雄，钟运熙两人，后来得到西南联大华侨学生的帮助营救，一方面上书西南运输处说明这次事件完全由教官歧视殴打侨工所引起的，要求放人。另方面写信回新加坡给陈嘉庚，揭露国民党歧视压迫华侨机工的事实，要求他出面与当局交涉放人。当局迫于无奈才放人。一方面是由于得到新加坡华侨的声援他们不敢做得太过份得罪华侨，另一方面也慑于华侨司机基本上掌握着滇缅公路的运输命脉，不敢把问题扩大，所以才被迫放人。但国民党对华侨的歧视根本没有改变。特别是云南省绥靖公署的宪兵、警察接到上面的指示，都对华侨采取戒备的状态。侨工因言语不通，也与当地居民多次发生过纠纷，由于受歧视而产生的积怨日深，终于爆发了有名的大闹云津市场的事件，这一事件是国民党陆军分校学生殴打华侨引起的。打的非常激烈，昆明市有一条街的商店都

关了门，当局派出宪兵警察武装进行镇压，华侨夺过机枪扫射，酿成了流血斗争，由于力量悬殊，这场斗争终于被镇压下去了。发生这场斗争，当时华侨完全是处于维护自身的尊严而被迫自卫。通过这次教训之后，华侨为加强自卫能力，秘密地从缅甸购买手枪。这种反歧视的斗争随时都有爆发的可能，为了防止事态的进一步恶化，当局采取调休星期天的办法，尽量避免双万接触。

由于这两件事件的发生，引起了国民党的特别注意，怀疑训练所内有共产党活动，他们根据“防止异党活动”条例，进行了突击，举行全所集体入国民党仪式，加强国民党特别党部对华侨的监视。通过这些事件也使我们认识到在国民党统治下毫无民主与自由可言，启迪我们去追求光明和理想。在训练所的实习工场内，据我所知有一位共产党员。而温其芳同志是我们当中年纪较大的一位，文化程度比较高，在马来亚时和共产党的外围组织有所接触，思想比较进步，后来通过西南联大华侨学生的介绍认识了一位共产党的地下工作者（他的姓名已忘记）。有一天晚上，温带我们几位要好的朋友去会见地下工作者，他给我们介绍了八路军抗日的情况和延安的生活情况，听后令人十分神往，使我们看到祖国的一线希望。

训练所当局一直把实习工场机工视为危险分子，在第一期学生毕业之后解散了实习工场，将我们调往贵阳汽车修理厂。当时教务科长冯君锐也受到一定牵连，也被派往贵阳修理厂当厂长。因他为人正直、开朗，平易近人，关心侨工博得侨工的信任。侨工回国后生活待遇比较差，住的大敞铺，象沙丁鱼一样，一个挨一个睡，晚上灯光很差，无法看书，更没有文化生活，生活十分枯燥，有些人以赌博消遣，冯知道之后，半夜来抓赌，没收的钱拿来聚餐，还画漫画教育赌博的人，收到很好的效果。

1939年冬，实习工场的侨工随冯君锐到达贵阳汽车修理厂，当时该厂设施破旧不堪，修理厂地没有铺水泥，雨水天一片泥泞，修理工具又非常缺乏，积压大量待修车辆不能出厂。在这种情况下，在贵阳“天无三日晴”的恶劣气候条件下，侨工为祖国增添一份抗战力量，不顾寒冷，钻进泥泞的车底进行抢修，从仓库中清理出一台几十瓩的柴油发电机组和进口的修理汽车的新式的电动机器都安装起来发挥了作用。加快了修理速度和修理质量，很快把积压待修车辆清场出厂。虽然我们在工作中胼手胝足苦不堪言，但能为祖国贡献一份力量也乐在其中。

到了贵阳之后我们的生活比较自由，经常到市内看苏联电影。温其芳和我们几位知心朋友组织了一个读书小组，订阅《新华日报》，阅读一些进步书籍，如斯诺著的《西行漫记》等，而且还秘密传阅一些共产党揭露国民党顽固派制造国共磨擦，对日投降妥协的阴谋的文件，使我们逐步加深对共产党的认识。要挽救中国危亡，只有依靠中国共产党。我们主动到贵阳八路军办事处找华侨司机联络，了解八路军情况，后来发现有特务跟踪盯梢，以后便不再去联系。

1940年4月，在贵阳又发生一起迫害侨工的事件，贵阳汽车站有一天丢失了一车汽油，当天侨工刘仲芬因开救济车外出救修车辆回场较晚，即被怀疑被捕。在案情尚未弄清之前，当局即匆匆忙忙把刘押解出境。实际上想把侨工当替死鬼以了结此案。当工厂侨工得知这一消息后，连夜开会决定第二天一早罢工，包围运输站抢救刘仲芬，第二天每个侨工都带铁器，首先包围押送刘仲芬的车辆和押车宪兵，不许他们开车。另方面包围贵阳汽车站，派代表和他们谈判，要求当局必须把案情查个水落石出。如是侨工犯罪，我们绝不会包庇，未查清之前不能押送刘仲芬出境，否则一切后果由运输站负责。当时贵阳汽车站被侨工这种声势吓得要死，答应了条件，暂时把这事平息下

来。后来查明这是错案，便把仲芬释放了。侨工对刘仲芬事件采取的强烈反应使西南运输处很震动，事后对侨工的镇压逐步加紧。因为冯君锐厂长对此事件采取同情的态度，有人便借故向上告了冯君锐一状，于是西南运输处奉蒋介石命令查究，后便将冯君锐调离修理厂。

冯君锐调离之后告诉温其芳，新任厂长余乐醒是国民党军统特务，是当局今后进一步镇压侨工的先声，要他及早离开。在1940年“五一”节前夕，温其芳约了王禄昌、肖士元、彭士卿和我等七八人到贵阳旅店碰头，他分析了冯君锐被免职，今后的形势会相当严重，决定第二天离开工厂到重庆去找八路军。因为这个消息太突然，大家都沉默了好一阵。各自在考虑自己的前途问题，开始时大家都想和温其芳一起走，后来一方面考虑到人多目标大，行动不易，另一方面又不知八路军会不会收留我们。因为我们不是通过地下党的关系去的，只是由彭士卿介绍我们到重庆办事处找林群秀同志。我们虽然在马来亚也认识他，但他只是一位司机，也很难作主，万一不收留我们，将会造成生活上的困难。后来大家决定由温其芳和我先走（因为我的态度比较坚决），到了重庆之后再与他们联系，决定下一步的行动。

后来据悉，余乐醒到贵阳汽车修理厂之后气焰万丈，马上向侨工下毒手，向上级电告贵阳汽车修理厂侨工，“桀傲不驯”，分子复杂，请准全数解昆明自新……幸亏这一电报为冯君锐所悉，主持正义，向上级力陈侨工的工作能力与成绩，应该重用这一股难得的技术力量，请准将这批技术力量组成滇缅路抢修队，侨工才幸免遭国民党特务的毒手。

1941年底，西南运输处奉命结束移交中缅运输总局，侨工备受排挤，流离失所，数百人贫病交加流落昆明市街头，挣扎在死亡线上。

（1987年3月29日）

抗倭寇侨工洒热血 报中华赤子表丹心

——抗战时期华侨运输先锋第一大队纪实

张 智 源

一

当日军大举入侵我国，华侨机工虽然身居海外，但皆怀有赤子之心。在南洋华侨救济祖国筹赈总会领袖陈嘉庚先生的号召下，3000多名分散在马来半岛、北婆罗洲、荷属东印度群岛（现印度尼西亚）、泰国、菲律宾等地的华侨机工，毅然地报名参加“华侨机工回国服务团”纷纷云集新加坡，于1939年分为9批，先后由海路绕道仰光、西贡回到祖国西南边疆云南省昆明市。归国机工由当时的西南运输处安排在潘家湾西南运输处运输人员训练所，然后分配到各个运输大队，投入抗日运输工作。从滇缅公路经贵州的毕节通往泸州的滇川路和滇黔公路，通过广西的河池、柳州、桂林转入湖南的零陵至衡阳的公路上均有侨工流下的汗水。侨工们心揣赤子情，不畏严寒酷暑，不分昼夜地在崇山峻岭和陡壁悬崖之间的毛土公路上奔驰……可是国民党反动派西南运输处的“长官”们却对侨工的工作、生活漠不关心，相反还处处加以歧视（例如配给残破车辆等，稍有怠慢，便施加辱骂，甚至强加罪名而关禁闭。国民党当局的行径引起广大侨工的极大愤慨！侨工们通过各种渠道向南侨总会领袖陈嘉庚先生反映种种苦衷，并建议把归国侨工编为华侨运输队由侨工自己管理自己等。陈嘉庚先生得悉后，除直接向重庆当局提出意见和建议外，先后派刘牡丹（南侨总会交际委员）、林斌华等到昆明和各公路线探望侨工、了解情

况。

林斌华先生来昆的任务，除了代表陈嘉庚先生看望侨工和了解情况外，更主要是筹组华侨运输先锋第一大队的工作。他代表南侨总会与重庆当局中侨委和西南运输处进行协商，（当时中侨委派驻昆明的人物是侨委委员方之桢），经过多次协商和斗争，三方同意以归国侨工为主体组成华侨运输先锋第一大队，让侨工自己管理自己。

二

1940年3月间，我和张金炳二人同时接到运输人员训练所的通知（当时我们二人是西南运输处独立第一中队的服务员）：

“即将成立华侨运输先锋第一大队，从各大队侨工中选拔一部份干部到训练所集中受训”。我于4月初携带通知至该所报到。从其他各队调来的侨工共有30多人，均编入军官队，受训的内容主要是讲解抗日运输工作的重要性等，此外就是学习做操练，学作立正、稍息、敬礼、还礼等一般性的几个动作，时间只有一个多月就匆忙地结业了。当时运务紧急，南侨总会赠送的100辆福特牌卡车已运抵仰光，即将转运到腊戍。华侨运输先锋第一大队的首要任务就是组织力量接运上述车辆回国。

刘贝锦任华侨运输先锋第一大队大队长，后调连文瀛为大队副，第一中队长吴福华，中队副蔡秀全，第二中队长黄守琛、中队副林熙庚；第三中队长×××。大队部设车务三人，（我任车务）总务组五人，技佐二人，出纳一人，此外有会计员二人，政训员二人。

整个大队，从大队长到各中队长、分队长和大队部的干部，都是由运输人员训练所集训的军官队学员担任的。而三个中队的180名驾驶员是从各个运输大队的侨工中选拔调来的。全大队200余人，除了大队部的会计、政训员和各队的炊事员外全部都是归国侨工。

1940年5月下旬，华侨运输先锋第一大队全体人员由昆出发，直奔芒市坝驻地，安顿就绪后，遂于6月初旬，启程赴腊戍接运由南侨总会赠送的100辆卡车。这批卡车由仰光装火车经曼德勒运腊戍，每周只到达一、二次，每次只运到10辆。我们接运的手续是逐辆检查验收后开赴仓库装货，再到英缅方海关办理过境凭证即运回祖国。

7月17日下午我们接到通知：“七月十八日下午六时封闭滇缅线，华侨运输先锋队留腊戍人员车辆必须在封闭前全部离境”。从接到通知时起，我们留腊戍全体侨工，废寝忘餐，全力以赴，抢修车辆，一辆接着一辆，装货、办过境手续，到18日下午6时前，全部离开腊戍。当时我已昏迷病倒在转运站办公室里，经有关人员护送至医院治疗，住院十多天后，单独一人办理手续回到华侨运输先锋第一大队部的驻地芒市坝大榕树左侧，本大队肩负着从畹町至保山的运输任务，特殊情况时也延伸至云南驿机场或昆明。

三

我于1940年7月由腊戍回祖国后，开始担起华侨运输先锋第一大队部的车务工作（我有两个得力助手：张金炳助理车务，曾腾光办事员）。在积极搞好本职工作的同时，我们为全体来往过路车辆的侨工排忧解难：例如：（1）为东、西行车的侨工填写运输凭证，协助领取行车津贴；（2）对在本辖区内（龙陵至畹町）因故抛锚的车辆，代办申请救济车的手续，给予最快速的抢修；（3）为须在芒市修车场停修的车辆及时拨货和办理进厂手续等，侨工都异口同声称赞：“侨工自己管自己就是好。”

1940年10月18日英缅当局在我国人民和世界人民及苏美等国的反对下，经过中英会谈重开滇缅线交通。我大队又恢复了进入缅境抢运物资的任务。

滇缅交通线重开，日本帝国主义者是死不甘心的，从复运那天起，日军即派侦察机、轰炸机轰炸滇缅公路上的主要桥梁，惠通桥、功果桥、昌淦桥。我方采取了各种有力措施，保证了公路的畅通。

1941年2月，第二中队长黄守琛请准长假离去，该中队多数侨工要求调我接任，经大队部报上级批准，我即办理大队部的车务移交手续后赴龙陵接任。动手将三个分队的人员、车辆进行调整，对在途中抛锚和在厂停修的车辆采取相应措施，尽快修复，加强本中队的运力。我大队出勤均以分队为单位，自带炊事班，中队长、队副、分队长等虽然是带队员，但也是预备司机（途中有病员等则由他们补充为司机）。

担负西段（龙陵畹町）运输任务的侨工要闯三关：第一关“疟疾关”（俗称打摆子），当时有个民谣：“要下芒市坝，先把婆娘嫁”，第二关是“险路关”尽管东段的天子庙坡长近十里，惠通桥两岸崇山峻岭，盘旋曲折，嶙峋的峰巅令人生畏，但与龙陵至芒市之间的象滚塘、芒市至遮放的三台山的山峦相比却是微不足道的。那蜿蜒而上的山路湿雾重重，稍不注意，便会滑进万丈深渊……现在回想起来，还胆颤心惊！第三关是“雨季关”，每逢雨季，山洪暴发、坍方、路几乎被水冲垮。行车因滑轮而抛锚是常事，在泥泞而狭窄路上行车，稍一不慎就有跌入峡谷、车毁人亡的危险，翻车而牺牲者时有所闻。1941年雨季期间，我二中队第一分队由副队长林熙庾、班长罗开瑚等率队从遮放出发，行至芒市途中，路边上侧突然坍方，当中一棵大树的主干不偏不歪地压在一辆车的驾驶室上，该车是先行的炊事班车，驾驶室内随车的炊事员二人受轻伤，一位侨工驾驶员壮烈牺牲。

四

1941年3月，西南运输处在昆明拼拼凑凑，又组成华侨第

二大队（杂牌华侨大队）驻在遮放，参加国外段抢运。

同年，11月西南运输处被撤销，改组为中缅运输总局。后勤总部部长俞飞鹏兼任局长，亲临昆明坐阵，遂把昆明、下关、保山、遮放三个分处改为4个总站，当时遮放分处处长陈安润被任命为遮放总站的总管。同时，中缅运输总局下令将华侨运输先锋第一大队与华侨运输第二大队合并，改编为华侨运输第一大队，建立4个中队（原有三个中队增加一个补充中队）、编余侨工被送回昆明整训班。总局调走大队长刘贝锦，派詹忠浩（非归侨）接任，我任第二中队长，华侨运输第一大队至此解体。

改组后，遮放总管陈安润从遮放至保山沿途视察，途经龙陵站曾召见我，询问二中队车辆运输、运量、停修和侨工生活等情况，我如实作了详细的汇报，他感到满意，并面许我今后可以随时直接见他，随后中队部奉命迁至遮放。

1941年12月13日凌晨，日机偷袭珍珠港，拉开第二次世界大战序幕，美国14航空队（陈纳德将军的飞虎队）支援我国，进驻云南，但由于供应线遥远，能源经常处于紧张状态。1942年3月间，我中队接到紧急命令。“于当日下午调一个分队车辆，到晚町装飞机油，急运云南驿机场”我随队出发，日夜赶程，至云南驿机场，恰好是深夜11时许，既无食堂，也无旅店。我们只可由随车炊事班煮白粥加盐巴充饥后，大家打开自带的被盖，铺在汽车底下睡觉，天刚亮，开车赴仓库卸货。侨工们在战胜重重困难后，完成了抗战物资的运输任务。

五

1942年3月，日军占领缅甸首都仰光，逼近古城曼德勒，腊戍已处于岌岌可危之际。4月初旬的一个中午，陈安润在遮放总站召见我，并命令我“在当天下午亲自带五辆车赶程赴叠允机场（今瑞丽县境内）装高射机枪子弹、医药、通讯器材运至

腊戍，交中缅总局腊戍分处收”。当时，我的思想矛盾重重，既是艰难危险又是民族大义，终于受命。我即挑选二个分队长，和5个驾驶员，他们均是驾、修兼优的侨工，由我率队，于当日下午四时许启程，沿畹、瑞路挺进，不久即抵目的地。经联系后我们在机场仓库装了物资，吃了晚餐，摸黑过南畹河桥，进入缅境木寨。为了安全过夜，我们在一个转弯角休息，天刚亮即开车前进，行不数里，即见缅军惶恐逃遁，老百姓也在混乱中逃难。行至腊戍郊区，又见我国远征军杜聿明部队的小坦克也纷纷后撤。此时此景，同行的侨工，都劝我调头回程。我向他们晓以民族存亡大义，要求大家同心协力。我们冒着极大危险，小心翼翼地向前进，终于在下午5时到达腊戍，在恐慌万状中交卸了物资，取得接收凭证，于兵慌马乱的街边吃了晚餐。我们本想在腊戍就地休息，候天明启程回国。可是从当时的情景看，当晚腊戍是否保得住，已成了大问题，因此，我决定立即离开腊戍。过了桥行数公里找了个隐蔽点休息，是夜11时许听到剧烈的爆炸声，翌晨传来昨夜缅军炸了腊戍桥的消息，我们似惊弓之鸟，飞奔回遮放住地交差。

4月30日腊戍沦陷，5月3日日军侵入我国后门畹町，4日连陷遮放、龙陵。

六

华侨大队全体人员车辆早在5月1日晚9时先行撤离遮放，连夜赶程比较顺利地经芒市到龙陵。从龙陵起，老百姓要求搭车逃难的不计其数，沿途人慌车乱，道路阻塞，车辆行行停停，到腊猛时，已是风声鹤唳的景况。卖食品的小摊子，围得人山人海，争吵的是为购一点食物来充饥。街边路上，车挤着车，结果汽车变成“气车”，无法行驶。经公路监理人员和群众代表临时组成交通维护队，进行动员、劝告后，道路勉强可以通行，但又有少数人不听指挥，抢道挤车，路又堵塞了，

如此反复数次，费了一个多小时才通车，过了腊猛感到幸运，松了口气，但越接近惠通桥越乱，人人惶恐不安，无不期求先一步过桥。车至桥头，秩序大为好转。国民党宪兵第13团的一个排，严阵维持秩序，只准一辆车顺序进入桥栏。过桥后从桥东至保山的路上，仍有因车辆抛锚而阻路的情况，但与桥西相比，使人感到稍为宽心，我们至保山城郊，见房屋倒塌，死尸遍地，这是日机野蛮轰炸的罪证。我们进入保山城不久，即传来敌军于5月4日占领遮放、龙陵。腊猛危在旦夕。5月5日上午8时左右，俞飞鹏下令炸断惠通桥，在桥西仍有约500余辆汽车和大批物资。我方人员全部牺牲，损失惨重。

我们又接到紧急通知“保山已成前沿阵地，全部车辆、人员立即启程，开赴下关待令”，在惶恐不安中我们急忙行车，抵下关，奉命驻在下关至大理公路旁边村子里的一个破庙里，当时下关市及近郊霍乱流行，十分严重。据不完全统计，当时死亡达3000多人。仅我二中队受传染而死亡者就有3人。

在破庙度过了两个多月，我们利用待命时间，各班自由结合，开展修整车辆，经过一个多月的奋战，使从虎口抢出颠簸数百里行程的残旧车辆焕然一新。

1942年8月滇缅公路主管部门三易其主，中缅运输总局撤销、改组成立滇缅运输局，随即下令华侨运输一大队的4个中队编入第16运输大队为补充中队，一切听从大队长杨纪龙的指挥，华侨运输先锋队第一大队至此不复存在。

七

华侨运输大队解散后侨工又再陷入被歧视被压迫的境地。杨纪龙这个伪善的反革命份子（解放后被镇压）露出了狰狞面目企图强令四个华侨中队就地移交车辆，人员就地遣散。我全体侨工闻之，义愤填膺，纷纷提出抗议说：车辆是我们历尽艰险抢运出来的，最近又不辞劳苦修整完好，准备继续为国效

劳，绝不交车；家乡（闽粤）及南洋群岛均被日寇占领，我们已成了走投无路的孤儿，难道要逼我们去当汉奸吗？办不到！我们全体侨工团结一致，拒不交车。杨纪龙无计可施，只好赶赴昆明向主子告急救援。滇缅公路运输局局长葛津（原任后勤总部参事，是俞飞鹏的亲信）副局长陆振轩等三员“大将”莅临下关，邀约我们4个中队长到下关饭店协商，经过几番交锋，最后达成协议：保证不就地遣散侨工，先发当月和过去扣发的工资，加发由下关至昆明旅费，然后交车，全体侨工调昆明受训整编，听候另派工作。

八

全体侨工于9月初旬由下关抵昆后，滇缅公路运输局把我们编入“整训班”（设在东郊石塘山）。由于杨纪龙的密告，当局把我视为眼中钉，企图强行遣散我。我不服，和他们多次交涉，均无结果，后来经陈安润出面调解，当局才勉强派我为马龙站（山沟）副站长，派给两辆残旧的木炭车，我无可奈何地接受这个工作。我即挑选了两个好助手和三个技术优良的驾驶员（全是侨工），在短短的几个月中完成了多年积压在鸡头村火车站的各种物资的运输任务后，立即主动请长假另谋生活。

侨工们进入整训班，实际是被赶入集中营，受尽了歧视和折磨。他们纷纷开小差出走，到处流浪。

是年冬天严寒，有十多位老弱侨工在贫病交迫中冻死在昆明旧城墙边的地窖中。想当年侨工怀着满腔热血投奔祖国，参加抗日运输工作，如今却落得如此悲惨的结果，令人思之万分悲痛。而国民党反动派不顾侨工的死活，见死不救是难辞其咎的。今天回顾起那些风风雨雨的岁月，使我心中久久不能平静，仰望南天，愿为国捐躯的烈士们含笑九泉……也许，由于年龄的缘故，以上史实的回忆，可能有疏漏，愿全国同胞，海

外侨胞和幸存的同行们共鉴。

一九八五年六月十日于昆明

作者简介：

张智源 男 72岁 广东潮州人、新加坡归侨。

抗日时期任南侨总会派遣回国华侨机工服务团第九批服务团副总文书。

一个华侨机工的经历

——记滇缅公路的华侨机工蔡汉良

林 少 川

(一)

报 名 回 国

1939年，由于滇缅公路急需大批机工，经“南侨总会”登报征募，极大激发起华侨青年的爱国热情。新加坡就有一位华侨机工“在洋十余年，每月收入坡币二百余元，自甘牺牲，并招同伴十余人，带着全副机器前往”（陈嘉庚《南侨回忆录》第85页）。消息传到泰国，我们很激动，我是司机又是机修工，应发挥特长回国效劳，于是下决心报名回国。

可是，想到家族大概不会同意，该怎么办？当时我21岁，血气方刚，干脆来个先斩后奏，于是偷偷乘车到90里外的董里十呈筹赈会去报名。

在董里十呈，竟遇到一段小小的插曲，差一点被留下改变了我的命运。原来，在那里报名时，偶然被叔父的一位老朋友王联辉（惠安人）看到，他是个侨商，一向对我多加关照，并且早就有将其在念中学的女儿许配给我之意，因此当他得知我要回国抗日之时，便好心好意地让我选择几条：1、留下与其女成亲；2、暂时不结婚也不勉强，就租一间店头让我独立开店做收购橡胶生意；3、若是喜欢开车，就将其10部汽车让我挑选所满意的，自己去经营一个客运公司。可是，爱国热情使我认

识到国难当头，无国便无家，于是婉言谢绝了叔父老友的好意，铁下一条心：报名回国！

与我同时报名的有30多人，可是经过一番周折，许多人走不了，乃由当地筹赈会一个负责人自费带领我们一行7人到槟城加入第九批回国队伍。我在1939年8月8日离开泰国之时，给伯父、婶婶、王联辉等留下三封信，而三人都追到槟榔屿。婶婶是泰国人（1938年叔父病逝了），她说：“今天是特意来追你回去的，若不回去，今后就永不相认了！”王联辉也赶来，见留我不住，就在“天天酒家”宴请我。还有伯父杵着拐杖准备敲我回去时，我已离开槟城了（此乃1944年回泰侦察日军基地时一位堂兄告诉我的）。

我们到达槟城时，受到泰国的留学生的热烈欢迎，并合影留念。

8月12日离开槟城，到新加坡又受到隆重的欢迎，14日由新加坡搭船出发，17日到西贡，20日乘火车，于8月26日到昆明。

（二）

滇 緬 公 路

我们第9批机工一到昆明，先被西南运输处安排在潘家湾进行短期军训，因战争吃紧，很快被分配到各个运输大队。我是第15大队45中队的，1939年10月，南宁战役紧张，我与南安同乡洪本仁同志被抽调编入特别大队，赶到南宁投入前线运输。经过激战，1939年11月29日，南宁失守，我们又投入昆仑关战役，不久又失守，只得退入武鸣，又被包围了三天三夜，幸而援军打开一条血路，才让我们退入安南高平。在安南，我们紧张地接运各式汽车、军用物资回国。1940年日本占领安

南，我们整个特别大队的车全部被封去，人员一百多人被集中在安南“南生旅社”，然后分三批返回昆明，我属第二批回来的。

当滇缅公路被封三个月而重新开放后，我被编入第二大队108中队，行驶在滇缅公路上。这条被称为“抗战输血管”的滇缅线全长1146公里，行程需七、八天，沿途要经过“烟瘴之地”，毒蚊袭人，疟疾时有发生，还有敌机前来轰炸。可是我们华侨机工自甘吃苦，有人还风趣地说，滇缅公路车队是整天奔驰在“风花雪月”之中（即下关的大风，大理的茶花，苍山的积雪，洱海的明月），对祖国河山大加赞美，表现出乐观主义。

本人在滇缅公路期间的经历，最值得一提的，大致有这么几件：

（1）被推为机工代表，二次受到陈嘉庚的接见

1940年陈嘉庚率领“南侨慰劳团”回国。特地到滇缅公路慰问华侨机工。我被保山第二大队“华侨互助会”推选为三位代表之一，二次晋见了陈嘉庚，并当面汇报了华侨机工的情况。第一次是1940年8月初，我向陈嘉庚汇报“南侨总会”发给机工的物品被贪污之事。当时说是每个机工有九件，可是有的只领到三两件，甚至没有。第二次是1940年12月初，我向陈嘉庚汇报华侨机工与第五军打架之事。起因是由于第五军危害群众利益，见鸡抓见菜摘，还随便“平买”猪肉，使群众叫苦连天，这引起华侨机工的不平，于是仗义执言，与之争吵。可是第五军说他们横行过七省，从无人敢管，在滇缅路竟被“番仔兵”（华侨机工）来教训，于是，双方打群架。经陈嘉庚调解，劝大家应该团结对外，此事得以平息。

（2）接送远征军，参加入缅作战的运输

1940年日寇占领安南之后，日兵又直指缅甸，当时英国在

欧洲战场失利，远东兵又薄弱，因而据中英协定，中国组织远征军入缅，共同防御滇缅路。在入缅作战期间，我当分队长，多次直接运送兵员、军火及其补给品进缅。可惜远征军入缅过迟，处境被动，最后一部分退入印度，一部分撤回回国。1941年5月，日军攻到惠通桥，5月5日俞飞鹏下令自炸惠通桥，将日军切断在西岸。而华侨机工也有不少车辆被截在那边。仅我们中队，就有六辆不能回来，机工都被害，仅剩一个潮州人奇迹般地逃回来。原来他被俘后，被派当杂役，有一次杀牛，派他出来挑水，他将第一担挑进去，而挑第二担时就跳河溺水过来。

(3) “保山惨案”历险

在炸惠通桥的第一天，我还亲自经历了五·四“保山惨案”。那天上午，好友章少伟（广东人）特地邀我上街赶墟，因其妻刚生一女孩才3天，准备买鸡做“月子”，而我恰有任务，要去领车队的蓄电池，于是与之分手，竟成永别。中午12时，日寇飞机轰炸，我与另一华侨邱建河疏散到田岸沟里，可是章少伟却炸死。学生、百姓、难民也被炸死几千人。我们车队疏散到大理之后，又奉命回来掩埋死难者，其时成千上万的腐尸，臭气熏天，惨绝人寰，这是我有生以来目睹的最大惨剧。

(4) 滇缅公路切断后的惨状：华侨机工竟被草率裁减

1942年5月，三年多来发挥了巨大作用的滇缅路切断了，当局竟草率地将华侨机工裁掉，其时太平洋战争已爆发，南洋沦陷，海外侨汇断绝。许多华侨机工无依无靠，生活无着，甚至沦为乞丐。1942年冬天，就有10多位老弱的华侨机工贫病交加冻死在昆明。我的一个同乡侯合意，也只好当乞丐。我曾任副中队长之职，可是在石塘山“整训班”时，也被裁掉了，失业三个月，后经友人介绍，到西南运输公司开客车，走下关至昆明一线，当时缺乏汽油，开的是“木炭车”，另一华侨机工林

新李当我的助手。

另外，还有一部分华侨机工，被盟军总部调去特种训练，再派往东南亚敌战区做侦察工作，我便是其中一个。

(三)

出 国 侦 察

我经过一段严格训练之后，1944年5月就派往泰国，目标是侦察日本在泰国的拉翁军事基地，时间要求在半年内完成。乘专机到南宁，再由东兴进入安南，经芒街、海防、河内等地，再过老挝湄公河到达沙湾拿吉，雇小船偷渡到泰边境木拉罕。在办理入泰护照时，一个土生华人官员对我严加盘问，可是另一个泰官员却认为我是个乡下佬，不懂礼貌。进门也不脱鞋帽，也不会鞠躬，于是让我办理了入境手续。而当我从鸟汶乘火车去曼谷时，车上就有人盯梢，也让我摆脱了。

来到曼谷耀华力大街，当夜我便住进“大华百货商店”楼上“东亚旅社”。第二天在街上，忽然有人拉一下我的衣角，示意我到小店喝咖啡，然后留下他的“大白笠”戴走了我的“大白笠”，我警觉地取下他留在白笠内的字条，原来是另一位暗中对我保护之人，提醒“东亚旅社”有三个日本特务，一是登记处的，一是摆眼镜摊的，另一是按摩师，于是我随即离开这个魔穴。

当我辗转来到离拉翁还有93英里之处的春蓬时，这里便进不去了，开车的全是日本人，五公里就有一个检查站。于是先到附近找一位堂兄，然后故意晒黑皮肤，留长头发，还请嫂嫂补了破衣服，等待机会混进拉翁基地做苦力。呆了将近一个月，机会终于来了。一天遇见一个叔父厂里做工的潮州侨生郑阿隆，时下正在给日本人当采购员，于是我请他介绍到拉翁做杂役，就一起乘日本人车的进入了。我在一家日本人开的菜馆里当

杂工，几天就混熟了，我还拉几个小伙计到处走走，用脚步测量基地方位、距离，我还混进禁区去与民工聊天。原来这个基地设在一片原始森林内，武器弹药一堆一堆垒成三四层楼高，又用蓬布遮好。日本人在地洞里，被抓来的星马华工在修筑工事，我故意对一个民工说：“我们在这里做工，又是军事基地，飞机一来，那可无处跑了”，可是那人说：“你才来几天就怕死，我们来两三年了都不要紧，这里三面山都有高炮，不久前，飞机刚来，高炮就响起来。”交谈中，一个有心一个无意，便了解了许多情报。经过一段侦察，我绘制成秘密图纸，就设法溜出去。我向老板说，这里蚊子多，要回去拿蚊帐，于是老板派一个人跟踪我，并要“快去快回”。那人跟踪我一天，夜里同住进春蓬旅店，至清晨4点钟我先起来，那人马上问“天未亮干什么？”我说拉肚子，上厕第一次不久就回来，第二次上厕，就让我溜出来了，我雇三轮车赶到火车站，买了至万伦的长途车票，而实际在另一个小站就下车了，以躲过那家伙的追踪。

回国途中，又经历了种种风险。当我途经老挝进入安南海防时，恰遇上盟军派机轰炸滇越铁路的九座桥梁，日寇因此大搜捕，我在海南华侨开设的“大同旅社”被捕了，幸亏我懂海南语，便与该店老板冒认同乡，经老板的尽力营救，终获释放。离开“大同旅社”的第二天，在海防轮渡码头受到日本宪兵的严格搜身，幸而我将秘写情报的日文旧报纸当作包皮鞋的废纸一起装在网袋里，因而过了关。

而到了安南芒街与我国东兴交界的国境线上，却被我方边防军抓住了，我叫他们把我送到东兴镇公所，当讲明我的经历时，镇长亲自给我松绑，并宴请我，这时，正值南宁第三次失守，无法再乘飞机回去了，带出去的五千安南币也花完了，只好暂时困在东兴，另向总部发电求援，不久，总部汇来一千

元，寄在芒街法国办事处。我在东兴镇公所派人掩护下，到法国办事处从一位三条杠的法国军官那里领到了款，过后，又有几个奉派出去侦探的机工回来，我也帮他们通过这条途径领到款，然后，七、八个人结伴步行回国，先穿过十万大山，再乘车船到百色。经贵阳回到昆明，这时已是1945年5月了。

我将侦察所得，向盟军总部作了汇报，经派机侦探核实之后，盟军从昆明和印度派出大批轰炸机一举摧毁了日本在拉翁的军事基地，该基地军火仓库、火车站、码头、电台、高炮阵地、停港战舰全部毁灭，大火燃烧了一星期。炸前炸后，均拍有照片证实，我因侦察有功，还获200美元的奖金。

(四)

胜 利 复 员

出国侦察任务完成之后，总部又派我去印度当空降兵，手续已办好了，但我因病未能去，便留在战时运输局开车，直到抗战胜利。

1945年8月，抗战胜利结束，我们亲自回国参战的华侨机工欢欣鼓舞，格外激动。抗战胜利时，国民党侨务委员会发给我一张奖状，内容是“华侨机工蔡汉良，热爱祖国，敌忾同仇，抗战军兴，应募服务，前后七载，备致勤劳，应予嘉奖。此状，委员长陈树人。中华民国三十五年四月五日”。军事委员会战时运输管理局亦发给一份证明书，内容是“兹证明蔡汉良于抗战期间由南洋回国，在公路运输服务颇著勤劳，此证。兼局长俞飞鹏，副局长龚学遂。中华民国三十五年四月×日”。此外，本人还荣获二枚珍贵的纪念章：一枚是“华侨机工回国服务团荣誉纪念章”，背面有号码，是1457号；另一枚是云南各界欢送大会赠的“南侨机工复员纪念章”，号码是255号（在纪念抗战胜利四十周年之际，本人将这些珍藏了四十多年的荣

誉证书及纪念章，捐赠给华侨大学陈嘉庚纪念堂展览，最近又被北京中国革命博物馆收藏）。

1946年，华侨机工分五批复员，我属第三批复员，领队是白清泉。我们取道广州经香港回南洋，沿途受到热烈欢送。我因接到母病的急电，便从香港转厦门回家，从此留在国内，先在泉州市“泉安汽车公司”工作，解放后转入福建省运输公司工作，曾被评为先进生产者，直至1979年退休。

结 束

综上所述，南侨机工蔡汉良响应陈嘉庚的号召，自愿放弃海外安稳舒适的生活，回国抗日，参加滇缅公路运输工作，从1939年坚持到抗战胜利，作出了一定的历史贡献。本文记述的，虽然只是一个普通华侨机工的真实经历，但它为我们研究华侨机工历史提供了一份珍贵的史料，是华侨为抗战作出贡献的历史见证。

回 顾 抗 战

——原南洋机工回国抗战服务团成员

林 福 来

1918年，我出生在马来亚（今新加坡）太平县一个华侨小商家庭里，我家祖籍是福建省厦门市。我在太平县读书至初小，因父母早逝，我和弟弟无钱继续读书，18岁那年，我便进了爱国华侨陈嘉庚先生创办的橡胶工厂当学徒工，并见习汽车驾驶和汽车修理。

“七七”芦沟桥事变后，国内抗日战争爆发，日本军国主义的铁蹄践踏了中国大地。我们海外华侨无不义愤填膺。新加坡的华侨纷纷走上街头，游行示威，焚烧日货。以陈嘉庚先生为首的南洋华侨总会号召海外华侨以实际行动支援国内抗日战争，有钱出钱，有力出力，华侨的抗日救亡运动席卷了整个马来半岛。1938年，国内已展开了全面抗战，在一年半的时间里战线内移，沿海各省相继沦陷，军援断绝。抗战前线急需军事物资，然而，军事运输又急需大批熟练的汽车机工始能担此抗战重任。

1939年，我已是个21岁的热血青年，看到祖国遭难，心里很痛苦。我想自己虽然出生国外，但是个炎黄子孙，如果祖国亡了，对我们海外华侨将是个奇耻大辱，现在祖国面临灾难，我应尽一个华夏子孙的义务，报效祖国。心里想着我会开车又会修车，不是非常符合机工的条件吗？

于是我和几个朋友一道，在马来亚的太平县报名参加了“南洋机工回国抗战服务团”，决心为保卫神州而战，为反对

法西斯的侵略而战！

听说我要回国参战，亲戚朋友都舍不得我走。有的亲戚甚至提出，愿将自己的女儿许配给我，条件是只要我留下。特别是与我相依为命年仅18岁的弟弟林亚水，更是哭着不让我离开他。可我回国抗战决心已定。我向他们表示，等回国赶走了强盗，定将荣归故里，回报亲人。亲人和朋友们见我主意已定，也不再强留，便为我打点行装。

我把弟弟托付给了亲人，便挥泪告别了亲戚朋友，登上了运载第五批机工回国的轮船，从新加坡出发了。南洋机工前后共分九批回国，约3200人，我们这一批共有200多人。

启程那天，码头上人山人海，送行的华侨和亲人们排着长队，夹道欢送我们这些穿着刚发的崭新机工工装的参战青年，我们迈着大步，踏上了抗战征途。岸上的人们摇着旗帜，高呼“打倒日本帝国主义！”看到如此场面，我们个个紧握双拳，热血奔涌，似乎要即刻与日本鬼子交手拚刺一般。

我们的轮船在辽阔的南海上航行了3天3夜。第4天船到越南的海防靠了岸，经过交涉，我们乘火车到达昆明，便受到了有关部门接待。记得当时在云南主事的龙云，还以他个人的名义设宴招待了我们。随后，我们便被送到了昆明潘家湾训练班受训。

训练生活十分紧张。每天上午在室外上两小时的军事操练课和两小时的驾驶操纵课。下午则是卫生常识以及战时护理等课程。大约只学了两个来月，由于战事紧迫，我们每人领了一套汽车修理工具就被分配到各个大队服务去了。当时我们被分去的大队建制是 ①先锋队，驻缅甸的八莫、腊戍一带，开雪伏兰牌卡车；②西南运输处第十三大队，驻芒市、遮放一带，开道奇牌卡车；③西南运输处第九大队，驻贵阳一带，开万国牌卡车；④西南运输处第十四大队，驻下关一带，开道奇牌卡车。

我被分配在第十四大队服务。那时我们开车的叫做司机，我们穿的是衣连裤工作服便装，生活十分艰苦，在队部时，虽一日三餐，但早点却吃稀饭。出车执行任务，更是饱一顿、饿一餐的，有时还得自带锅米，途中停车，埋锅做饭。穿的工作服也是质地极差的布缝制的，后来，我们才知道，机工归国后，南洋华侨总会曾多次给我们机工团寄来大批物资，可是多数都让那些腐败的国民党官员贪污了，发到手的东 西，又少又破烂。

那时候，美国的军援物资主要是由缅甸进入，经滇缅公路运往各抗日战场。我服务的十四大队的主要任务是，从下关把九大队运来的军火和汽油等抗战物资运往昆明。战事紧张时，我们也直接到芒市、遮放等地装运。

滇缅公路为战时抢修而成，山路险峻，沿途险象环生。初通公路路基很坏，常常塌方，雨季天简直无法通行，有时被堵在途中几天几夜，饥寒难忍，度时如月。那潏漾坡、瓦窑坡更是上下两难。当时就连从芒市到龙陵这三十来公里路，卡车也是走两天，一到旱季，运输特别繁忙，整个滇缅公路上，车来车往，车祸频繁，不少机工死于车祸，为抗战捐躯。记得有一次，我从保山抢运军火回下关，在永平至下关的路上，碰上一辆对头车，眼看两车即将相撞，如果引起军火爆炸，便会车毁人亡，我急忙向一边打方向盘，卡车失去控制，翻下山洼，连打两个滚翻，把我从驾驶室内甩了出来。幸未引起弹药爆炸，可我身上被倾翻的弹药箱重重地压住，恰得队友救护，我才免于一死，但我的脸、身和腿部多处负伤，小腿被剝去了一大块肉，至今还留下多处伤疤。新修公路难走不说，还常常在半路上遇到空袭，一旦发现飞机，只得将车开到路边或树下隐蔽起来，随时都有中弹身亡的危险。

我们机工当时还有一怕，那就是疟疾。许多机工到了芒

市、遮放等高疟区后，便染上疟疾，一病不起，死于病魔。我们第五批太平县的机工领队，名叫蔡世隆。回国后他在遮放染上了疟疾，高烧不止，几天后死在芒市，时年仅26岁。他出身于马来西亚华侨资本家，是个有文化，有爱国心的热血青年。当我们闻知噩耗，一个个痛哭流涕，为了表达崇敬之情，我们选派代表来芒市，将他的尸骨掘出火化，将骨灰护送回新加坡交给他的父母。我们的战友，炎黄子孙蔡世隆为祖国的抗战，为反法西斯献出了自己年轻宝贵的生命。

就这样，我们在滇缅公路上面对种种困难，为前线将士运送着一车又一车武器弹药，支援着前方的抗战。在那艰苦的环境中，我们坚持运输3年多。其间，我曾得到消息，知道弟弟继我之后，也申请回国参战，乘运送机工的轮船来到祖国，回国受训后分配到贵阳的第十三大队服务。可是我们一直未能见面，后来我又调到先锋队第九中队，驻守在滇缅的八莫、腊戍一带，我们兄弟俩见面的机会就更渺茫了。

1941年，太平洋战斗爆发。次年4月底，日军从缅甸长驱直入，我们在缅甸已难以立足，便向国内撤退，到处是一片惊恐。国民党为了不让日军占领油库，便将油库所有汽油烧毁。油库爆炸那天，只见满天火光，染红半边天空。日军的枪炮声渐渐逼近，大家奔逃逃命，汽车一辆一辆地向国内开。就在此时，原籍福建的许姓华侨一家五口，作为难民搭上了我的卡车。他们不愿当亡国奴，便与我们一同回国，谁知这一家的出现，竟改变了我以后的人生道路。

从缅甸的八莫经畹町的惠通桥，车子走了几天几夜，路上的汽车一辆接着一辆，逃难的群众成千上万。日军的飞机在头顶盘旋，坦克在后面尾追，我们只顾奔逃。1942年5月4日早上10点多，当我开车刚刚驶过惠通桥，国民党守桥部队奉命点燃了炸毁桥的引线。“隆”一声巨响，吊桥从中断裂，桥身坠入江

中。国民党炸桥主要是为阻止日军越过江桥向内地推进。可当时那边尚有成百上千辆卡车和数万计的人们。见桥已断，便纷纷弃车而逃。有的跳下怒江，企图游到对岸，可江流湍急，一些人不幸被江水卷走，葬身鱼腹。有的则在对岸百般呼唤而无人答应，在那国难当头的时候，有什么法子呢？

我开车继续前进，当天下午到保山东门外，保山城刚遭到45架日本飞机的狂轰滥炸，只见城内四处冒着硝烟，墙倒屋塌，尸横遍街。有的血肉模糊，有的缺臂少腿，其惨状目不忍睹。这是日本军国主义者欠下中国人民的又一笔血债！我们不敢久留，在保山东门外露宿了一夜，第二天天未明便继续驱车上路了。

到了楚雄，我们才松了一口气。许姓华侨一家对我非常感激，硬要拿钱报答我对他们一家的救命之恩，可我执意不收。此时，许父看我与他的大女儿许水治有点意思，便主动提出将女儿相许，老人有意，我们俩小有情，就这样我与许水治在楚雄结为患难夫妻。

那年我刚满24岁。婚后不久，我把许水治一家安顿在楚雄后，便开车至昆明，一到昆明，我们却被收了汽车，莫名其妙地被解雇了。一时间，我成了一个找不到归宿的失业者。我已经有妻室的人了，今后一家人的生活怎么办？不行，得找一个职业。

正值此时，中美航空公司在昆明的代理人李维明要招收160名汽车驾驶员。为了生活，我报了名。不久，我坐上中美航空公司的飞机来到了印度叫做丁苏加的飞机场。主要任务是在机场运输汽油、军用物品和大锡锭。在这个机场，我又度过了两个春秋，我时刻挂念着国内的亲人。每当月圆之夜，便仰望天空皓月，思绪飞回国内，飞到亲人身旁。机场的待遇比较好，工资报酬不低。我省吃俭用，积蓄了一笔钱。1944年底，

我以探亲度假为名，坐飞机到了昆明，终于与楚雄的亲人会面了。

回国后，得知滇西一线的抗日战事进展很快，抗日将士在当地民众的支持和配合下，与日寇展开了血战，整个西线节节推进。日寇且战且退。这时，我又到国民党设在保山的交通部第四运输处开车。继续奔驰在滇缅公路上，为抗日战争服务。

1945年9月，抗战胜利了，我弟弟林亚水要求重返出生地新加坡，很快他办理好了一切手续，领取了两百美元安家费，准备出国。我因在国内建立了家庭，不能与弟弟同行。分别时，我们弟兄俩哭成泪人。真想不到，7年前，弟弟为我送行，7年后，我又为弟弟饯别。亲人别离的悲痛使我说不出半句话来，我把一只手表戴在弟弟的手腕上，算是分别礼物。谁知自那一别至今已40余载，却音讯杳茫。

送走亚水后，许水治一家见日寇投降，缅甸已平静，便动了回缅甸之心。于是，我也就随着许家出国到缅甸，曾先后在九谷、瓦城一带居住。我帮一个车老板开车，常常跑腊戍、仰光等城市，以谋取微薄的酬薪维持一家人的最低生活。受雇于人，寄人篱下，那时一家人的境况并不太好。我时时想着回国谋生，可蒋介石发动了内战。国内并不安宁，我只好打消了回国的念头。

1953年祖国已经解放，这才坚定了我回国的决心。我怕回国后找不到职业，便决定我一人先回国看看，等找个职业，安顿下来，再把全家接回国。我告别了妻子以及我那刚刚两岁半的独儿子，再一次踏上了归国的旅程。

我到中国驻缅甸大使馆办理回国护照，从瑞丽县入境，又踏上了阔别7年的国土。可是我到畹町仅20天，便被逮捕了，以莫须有反革命罪判了十年徒刑，投入劳动。刑满后，我又被安置在湾缅劳改农场就业，一晃便十几个年头。这期间，我又组

成了一个新的家庭。

1979年，我与我的妻子回到畹町定居。1986年5月，在德宏州、畹町市侨联的帮助下，终于搞清了我的案子，经保山地区中级人民法院复审，宣告我无罪，撤销了原判。

党和政府十分关心我的晚年，现在每月发给我30元生活补助费，还支持我发展家庭养免和经办代销店。我们夫妻的晚年生活总算有了着落。

1985年9月，在举国纪念抗日战争胜利四十周年之际，德宏州侨办，侨联组织了原南洋华侨机工参观团赴首都参观游览，我也作为其中一员第一次来到首都。当我在毛主席纪念会堂瞻仰他老人家遗容的时候，当我在中南海、人民大会堂、军事博物馆漫步的时候，当我在游览名胜古迹的时候，真是百感交集，感慨万千！日本帝国主义的铁蹄曾经蹂躏过这片大好河山，多少祖国的好儿女为了她的今天而献出了宝贵生命。我们海外赤子、华夏子孙为她所做的微小贡献，党和祖国人民并没有忘记我们。在军事博物馆里陈列着我们南洋华侨抗日机工服务团的抗战事迹；想不到，我们的业绩已载入了史册，名垂千古。在北京参观学习期间，泪水时常蒙住了我的双眼。这是一个一生颠沛流离的老人涌出的滚烫的热泪，我作为三千多南洋机工中的一员，此时此刻感到无比自豪！

德宏州归国华侨联合会 供稿

1987年6月16日

华 侨 司 机 回 国

我国抗战后，海口概被敌侵占，外货可入口者，只靠香港安南两路而已。滇缅路甫在开创尚未通车。及广州失守后，香港存积货物军火二万余吨，我政府乃将西南运输办事处移设新加坡，名曰“西南运输公司”，总机关设在昆明，主事宋子良君，香港存积货物大半移往仰光，由滇缅路入口，其余则由安南入口，滇缅路将通车时，缺乏驶车机工，且新路多崎岖，驶车者非老经验必多蹉跌，宋君来电话代雇司机，及修机工人等回国，往滇缅路并西南等省服务，除薪水外，膳宿衣服医药概由政府供给。南侨总会乃出通告，并致函马来亚各属会鼓励，数月之间，热诚回国者三千二百余人。经安南往昆明者居多，经仰光者三百余人。有一修机工在洋十余年，每月收入坡币二百余元，自甘牺牲，并招收同伴十余人，带其全副机器前往。诸机工到昆明须经军训两个月乃出服务，其训练多属军式礼节。实行服务后有少数人逃回。寄来之通讯亦云，“待遇甚劣，不依照所约办理，如寒衣宿舍医药均缺乏，各站办事人乏精神，手续麻烦，迟慢，站段无车屋，救济车及修理器具不备，辛苦难以言状，常有货车损坏停于山地无人处，车上机工饥寒至两日之久”云。

陈嘉庚《南侨回忆录》香港草原出版社1979年版第85页

南洋华侨筹赈祖国难民总会

第六号通告

——征募汽车修机驶机人员回国服务

为通告事，本总会顷接祖国电委征募汽车之修机人员及司机人员回国服务（修机者按数十人），凡吾侨具有此技能之一，志愿回国以尽其国民天职者，可向各处华侨筹赈会或分支各会接洽，并注意下例各条方可。

（一）熟悉驾驶技术，有当地政府准证，粗识文字，体魄健全，无不良嗜好（尤以不嗜酒者），年龄在四十以下二十以上者。

（二）薪金每月国币三十元，均由下船之日算起，如驾驶及修机兼长者，可以酌加，须在工作时，审其技术而定。

（三）国内服务之地，均在云南昆明，或广西龙州等处，概由安南入口，旅费则由各地筹赈会发给。

（四）凡应征者，须有该地妥人或商店介绍，知其确具有爱国志愿者方合。

（五）本总会经函达各地筹赈会负责征募，各筹赈会如经征取考验合格者，计有若干人数，须即列报本总会，至应募者前往安南路程。如能由所在地筹赈会办妥手续，直接出发，固妙，否则可由本总会设法办理。

事关祖国复兴大业，迫切需要，望各地侨领侨胞，深切注意办理是要，此布。

中华民国二十八年二月七日

陈嘉庚《南侨回忆录》香港草原出版社1979年版第86页

一群投入祖国怀抱的孩子

华侨司机回国服务团访问记

（本报特写）在这一间阴暗的屋子里会见了“马来亚、柔佛、士乃的华侨司机回国服务团”的几位青年侨胞。他们正在忙着收拾行装，因为日内就要往西安、贵阳等地开始参加工作了。

我顺便在一张床上座下，彼此都不用那些客套话，开始了自由的谈话。他们要说的话似乎太多，常常几个人同时开口。

“马来亚和新加坡的环境最好，宣传工作，募捐工作可以尽情地进行，所以在南洋各地侨胞对祖国的贡献中，马来亚和新加坡所表现的成绩是最好的”。他们滔滔不绝地讲了下去：

“除了宣传以外，募捐和献金的工作已经渗透到他们日常生活里了。献金，学校里备有一只小箱子，小朋友每天都把自己的糖果费节省着往那箱子里送。三四岁的小孩子常常抱着自己的扑满献给祖国。成人们把自己最宝贵的饰品，甚至订婚结婚的戒指都献上。卖花的方式是最普遍的，一到休息的日子，学生都上街卖花。饭馆里也负责进行募捐工作。常常吃一顿几角钱的饭就付给五元或十元。除了店里把饭菜的钱扣下外，余数全部献金。义卖，到处举行着，一包花生米可以卖到二三十元南洋钱。至义卖的场合中，很多人把自己用巨款买下的东西再出卖，一件很平凡的东西可以卖到大量的款子。此外，各业侨胞每日都按自己的收入担任一定数的经常捐款，譬如开汽车的吧，假如他不捐的话，很自然的就没有人坐他所开的车子，”侨胞们对祖国的爱护是国内同胞还赶不上的，我禁不住惊赞着他们的热心。但是旁边坐的一位马上就说：“这是说不出热心

不热心的，我们在国外亲身尝着殖民地奴隶生活的滋味。所以对于祖国解放斗争胜利的期望是最殷的。德国对犹太人的侮辱欺压就是最警惕我们的例子，多少有钱的犹太人，还不是脱不了被奴役的地位吗？不过，一般的讲，富有的侨胞还没有尽到最大可能的力量，他们常常捐出极少的款子作为避免更多出钱的搪塞。——当然，也有很多富有的侨胞已作了出钱抗战的光荣模范。

“最有意思的就是抵货运动，在马来亚和新加坡日本货受到了最严厉的抵制，曾经有卖日货的人被割去耳朵，载运日本鱼的人被打死。不只是华侨严厉的抵制日货，当地人民也非常同情和赞助，不管是马来亚人、新加坡人，只要帮忙载运了日货，马上就与中国人同样受到中国工头或马来亚人工头的处分，这个人到哪里也没法再找到工作了。马来亚人很爱中国，他们喜欢读中国的书，关心着中国的抗战……在抵货运动中最有力的领导者是中华总商会，他们的调查工作严密极了”。

讲到这里，又谈起他们什么时候出国的，他们中有少数是儿童时代去南洋的，多数都侨生在南洋。然而他们都讲着广东化的普通话。这儿，记者联想到侨胞在国外的教育问题。

“……中国学校也很多，最大的是南洋华侨大学，共有二千个男女学生。抗战以前侨胞子弟读英文的居多，但是抗战以后，大部分人把孩子送到自己的学校里，受本国教育了……华文报纸也很多，最大的象星洲日报、南洋日报、星中日报……他们报导祖国每一动态，所以侨胞在任何救亡工作上总没有落在国内同胞的后面。”副队长李文观走进来打断了我们的谈话，他给人的印象是愉快，有生气，充满着活力又好象是他们共同的特点。大家告诉记者说，他的父母、姐弟、妻子全在南洋。他无言的微笑着。我问他：“为什么不同妻子一起回来呢？”他仍旧笑着说道：“她们不久要组织救护队回来的！”不止是

他，服务团里还有很多人是抛弃了一切回国参战的。寡言的黄君武从衣袋掏出一张报纸，上面有一张照片，是他和他的小汽车。——他在回国前把自己的汽车卖了二千余元捐给团体作为回国的旅费。他象孩子似地把胸脯上新佩的光荣的证章给我瞧，——八路军汽车队的徽章在电灯光下闪耀着光辉的红色。他脸上的笑容，分明地表达了心里的兴奋。

他们看到祖国需要驾驶人员，于是决心抛弃了国外安适的生活，回到炮火连天的祖国。有两位还是从荷属爪哇费尽心力才参加这个服务团的。他们向记者吐诉了在荷属地域侨胞为祖国工作所遭受的监视、压迫。

途经河内、香港，他们感到异常沉闷。“到了南宁，听见‘起来，不愿做奴隶的人们！’的歌声，看到军民合作的情形，我们都为‘最后胜利必属于我’的信念而活跃了起来！”

“你们几位从未回国的侨胞，见到祖国后有什么感想呢？”我问，回答是干脆的：

“回来参加抗战以外没有心情想到别的！”

“只想到怎样取得最后胜利”。

（元 甄）

1939年4月17日《新华日报》

华侨机工回国慰问八路军负伤将士

在敌后转战三年屡建奇功 击碎分裂团结的汉奸阴谋

八路军的负伤将士们：

你们，两三年来，在已经沦于敌人的魔手中的华北，是始终不懈地和敌人进行着极残酷极艰苦的斗争。由于你们的斗争，粉碎了敌人吞并整个华北的迷梦，打击了敌人开发华北以战养战的阴谋；也是由于你们的斗争，使华北几千万同胞离开日寇血腥黑暗的统治，团结于国民政府下，而形成伟大的民族抗战力量；也更是由于你们的斗争，牵制了敌人大量的兵力，而促使战局达到相持，建立起无数的战后抗日根据地以准备将来的反攻。

你们在斗争过程中，虽是不幸地而却是极其光荣地负了伤，是为着民族的生存，而流出了你们最可宝贵的鲜血。你们的鲜血，是写成了一卷可以照耀全世界的壮烈的民族英雄战斗的史诗。而你们的伤痕，也足够击碎那一切企图分裂国内团结的汉奸们对于你们的造谣和污蔑。

我们是一群由海外归来的工人，对于你们的光荣的负伤的同志们，除致热诚的慰问和敬意外，并将由节省所得的六十九元，赠作你们的医药费用。这区区之数，也许只能算杯水车薪，但是我们这一群海外归来的工人，对于你们热诚的慰问，是表现着海外千万侨胞和全国广大劳动者是和你们在一起的，祝你们早日恢复健康，

并致

民族解放敬礼！

华侨机工回国服务团张达等三十人

1940年4月12日《新华日报》

华侨机工的贡献

华侨爱国的热忱，除以巨额的财力贡献祖国外，他们还亲自献身回国，纷纷投效，参加各种工作，不避艰难，不辞劳苦，不畏强暴。这种情形，实在值得大书特书！现在我们以其报效服务的性质，分别说明情形于下：

关于参加交通运输者。华侨归国服务的，以参加交通运输工作的人为最多，人数虽无确实的统计，大约总有数千人的光景，我们可就华侨各次从各地归来及服务的情形来看：

一、华侨回国机工——南洋各埠华侨机器工人，踊跃应募回国服务，其情况如下：

太平筹赈分会征募机工，第二次报名者，较前更为踊跃，计有四十六人之众，经医生检验及格为四十二人。在该队赴槟城转道星洲候轮返国前，该会特假座福建会馆礼堂，设备茶点，开会欢送，到会者除该会职员及全体机工外，尚有机工的亲友等，总数不下两千左右，熙熙攘攘，热闹空前，行礼如仪毕，首由筹赈会总务白仰峰君致欢送词，后来白君代表广福两会馆，赠送“以身许国”的彩旗一面，由机工队护送员黄名誉接受，后继起演说者，有王南亮、黄天定、王康恩、陈福海、王艺华、蔡崇祺、黄则南、黄峻翼、叶超球、邱一今、魏振园等诸君，及傅素枝、黄灿英、林秀荣等诸女士。综其演词，颂扬勉励，兼收并蓄，慷慨激昂，听者感奋。最后全体唱义勇军进行曲。一场热闹，始告散会。

霹雳华侨筹赈会征募的机工，在今年三月十一日以前，在该会签请者，已有一百零三名，领得护照。该会现已决定本月二十一日下午首批由怡动程往星于二十七日由星趁轮归国服务。该会特拟定办法如下：（一）欢送会由筹赈会于三月二十一

日上午十一时假座中华总商会举行，各侨团得派代表参加。（二）截止三月十六日止，现奉到领馆发给护照机工，计有一百零三名，作为第一期。（三）本埠未领居留证机工，即日来会报告，以便代行办理（费用由会垫出）。各埠由所在地分会负责办理。（四）队数除金宝另成一队，由金宝出发外，本埠及其各埠预定分作两队，由本会支配队伍，在怡保出发。（五）队长除金宝自行推荐外，本会及其他各埠则由本会回国机工中公推之。（六）推举二人护送到星，人选请常委会选举。（七）茶会时回国机工每人先发一元为零用，余数在星请发。（八）为求实际起见，回国机工各不制备制服，各侨团也无需加设欢送会。（九）回国舟车各费，由会设法筹措。新山属组织司机回国服务团，已达三队，第一二两队早已遄返前线。参加服务，第三队正待轮北上。现又组织第四队，而报名的机工已达二十二人，留宿司机公会，返国日期尚未定，或且将与第三队同轮。

马六甲筹赈会举行常委会例会，出席者极形踊跃。主席王德义、纪钱郑君平。兹将议程录左：一、覆准前期议案，众无异议，通过。二、报告（略）。三、议决事项：（一）关于资送机工回国服务，原定六名，多送四名案，林大典提议予以追认，通过。（二）赖高介君提议，本会应再征募并资送机工回国人额及定四十名，决议通过。（三）公决关于征募及资送机工回国服务，应组织小委员会办理，并公推吴志渊为主任，王德义、林大典、刘友知、颜华闻、周卿昌等为委员，一切事宜由该委员会负责办理，但机工动身出发时，应在甲坡游行宣传，籍资鼓励。

立碑属的，如兰突之爱国司机青年刘枚开君今年二十六岁，未婚，广东梅县人，自投该处筹赈分会，愿回国服务，担任运送司机之职，该分会嘉其志，于是由该分会主席伴送其至

立碑筹赈会，经立碑筹赈会派员调查其体格及填志愿书，准与以前该会登记的四名机师一同乘快车赴星洲，由南侨总会编队回国服务。

苏属华侨征募机工回国服务团委员会，近日应募机工，来会报名者计有二十余人之多，兹悉该会敦请本坡名医周宝衡、刘永林、林次琼莅会检验，结果得十五名及格。据机工回国服务团领队郑友专对记者说：“此次第二批本队出发，对各社团如前第一批热烈欢送种种形式，概行拒绝，盖为遵从南侨筹赈总会主席陈嘉庚先生的告诫。机工回国服务，是本国民爱国天职，毋需此种虚荣，应实事求是、仍盼本坡侨胞见谅，二十日为本会公开欢送的时期，各社团尽可派代表参加，与个别欢送者无异。”

新加坡侨胞，近组织机器工程回国服务团，由总领队沈化成，正团长王又松，副团长黄有益，一行三十五人，回国就从昆明转到重庆请求当局，分配工作，该团团员，在新加坡有优良职业，此次弃业归来，为祖国服务，诚然是难能可贵。

又听说星洲青年侨胞机工四百五十人，续应当局募征，回国工作，经由昆明转赴各战区服务，闻该批机工，包括司机，汽车修理机械工程，无线电人才等，极合交通运输需要。

吉隆坡华侨组织回国机工服务队，一行七十三人由钟淳生领队抵香港赴东江一带服务，香港各华侨团体开会举行盛大欢迎。

二、华侨机工的训练——华侨机工回国后，在服务前他们需要受过相当的训练，现在我们可以再看他们回国后的受训情形：

华侨热诚轰动了昆明的社会，这次一千多华侨机工回国服务，证明了华侨不但可以出钱，并且可以出力。最初他们一批一批回到昆明，还没有好多的人知道，所以社会还不十分注

意。后来消息传出，于是你也来访问，我也来欢迎：弄得他们应接不暇。最先同济大学的华侨同学前来慰劳，他们表演了一出街头剧，中有一幕是捐款救国的，华侨们是认假成真，纷纷的解囊捐款，当场就捐了不少的钱。接着华侨学生联合会又开会欢迎，情况异常热烈，华侨机工人数已多，有特殊技能的也不少，为了赈济蒙自被炸难民，本所华侨开了一个技术表演大会，数小时内筹得赈款一千多元，云南省党部知道了，也开会欢迎以为报答。昆明市的青年学生在“五四”那天发起一个纪念大会，晚上并举行火炬游行，在纪念会场，华侨们热烈的情绪，慷慨的捐资，引起了无数青年的同情，晚间华侨学生参加火炬巡行，行列的整齐，熊熊的火炬照彻昆明全市，队伍过处，填街塞巷的观众，齐报掌声，并欢呼“华侨为革命的先锋！”这种情形，实空前未有，谁看见了也不能不有深刻的感动。

中央海外部、国民政府侨务委员会和军事委员会西南运输处，也在五月五日那天联合举行一次盛大的慰劳会，最高领袖特别预先寄到训词，龙主席、陈部长也派代表致词。大会于当天送到牛猪肉一千斤犒劳他们。晚间游艺大会更为热闹，昆明应有的艺术，都在台上表演，六月七日各晚还在新滇戏院分批观看新近成功的名话剧“祖国”。文学界有名人物陈铨、孙毓棠、闻一多诸先生亲自到场导演及设计。他们得看名剧，大家都格外激起爱护祖国的思想。

受训的生活。这一千多名熟练的华侨机工分批回归祖国，现在大都入所受训，在教程方面，他们虽然都是熟练的机工，都有充分的爱国热情；但是恐怕他们对国内的情形不十分熟悉，而且要养成他们集体行动的习惯，更为锻炼他们吃苦耐劳的能力，所以对他们的训练，也和其他受训学生一致，分为军训，政治和技术训练。不过受训的时间比较短，经试验之后，凡是一切条件适合的机工，可以随时出外、分发录用。

入所受训的华侨机工，完全过着军队化的生活，他们每天要五点起床，半小时后全体集合，行升旗礼，然后分队操练，讲话或练习修理驾驶，直至十二时午餐，稍事休息，下午仍旧操练实习，晚餐之后，并作自修工夫，至八时许全体就寝。

训练所的设备。现在，对于华侨机工的生活问题，有几种最大的困难问题：（一）饮食——他们过的是军队的生活，一切待遇和军队大致类似。在平时，一个士兵的饷糈尚可勉强维持他的生活。但是，依照此地的生活程度讲，绝对不够机工们生理上的需要。训练所方面现在筹划增加他们的伙食费，并且竭力设法维持他们所需要的营养资料。（二）水的问题——他们都是来自南洋一带，每日都有沐浴的习惯，但是训练所附近水源缺乏，慢说一千多人每天都要沐浴，就是连吃饭饮水等消耗，也就很可观了。训练所方面除增加担水工人外，并特制汽车运水供给外，现更计划择地凿井，以应急需。（三）医药问题——所内现有学生两千多人，他们体格虽然健壮，谁又能担保他们绝对不发生小毛病？所内的人口增加了，医药和医生并未能按比例的增加，在最初，所内学生生病很成问题，现在已经和本地卫生机关合作，成立小规模医院，虽然比较便利了许多，但是设备还不能说是完善，依然需要改进。此外，机工出差，行路在途中，更避免临时生病，运输公司方面也在公路沿线，按照运输的过程，设六个医院，除为机工治疗外，并可为沿线居民免费治疗。

受着严格的训练。华侨机工的生活情形虽苦，管理极严，但是，他们激于爱国义愤，只要利于国家，他们都觉得高兴，他们情愿忍受一切，他们不悲观，不怨恨，我们虽然不敢说他们百分之百都是意志坚强的，其中或许有少数青年，在最初难以忍受这种严格的训练，但是，经过不久，也就很能够适应环境了。

因为华侨的热情，解决了中国运输上最大的困难。这种有

利于祖国前途的华侨人才很多，在美国，在欧洲，都有请求回国服务的技术人才。只要有此需要，他们便可踊跃的源源的归来。

充满苦干的精神。训练所所址太狭窄了，一个两千余人的队伍，拥挤在几栋最近由学生们亲自动手修缮完整的洋房里。这里，有的是新的竹席搭盖成的机械实习室，有的是在室内的一角，临时加上栏杆，陈列着机械的横剖面和整个的模型。他们自己动手，做成了检验驾驶员的工具，他们独出心裁的制造了城市和旷野的模型，向学生说明城市和乡间公路交通的大要。这里，没有食堂，没有正式的课室。他们所享有的只是：每人一条毛毯，一袭简单的军衣，漱洗用具和几本教程，其余便是他们爱国的情感和苦干精神了。他们脱去了漂亮的西装，剃去了乌黑的亮发，他们没有更大的欲望，只是赶速受训完毕，真正担负起工作。

黄警顽：《华侨对祖国的贡献》 长风出版社1940年版
第199—205页

南侨总会派员视察西南运输

余闻悉滇缅路办理及待遇司机不善事，难免寝食不安，乃举派代表由仰光入口往昆明，沿滇缅路视察事实。且度所传如不虚，或由路甫开竣未暇设备，或限于经济因陋就简。若限于经济，南侨总会可以代筹。余按滇缅路由畹町至昆明九百余公里，可分作六段，每段一百五十余公里，当设七个停车站。每站建几个停车亭，可容货车三百辆，面积五六万方尺，每方尺建筑费国币一元半共约八万元。工人寄宿舍伙食房阅报室医院二万方尺，每尺以二元半计共五万元，两条合计需十三万元。七个车站共九十一万元，再加零费九万元，合计作一百万元，申坡币二十余万元。就使再加十万八万元，亦容易办到。乃详列此项计划交代表带去，并嘱沿途考察，逢站特别留神履勘，作事最患乏金钱，金钱如便何事不成。如此设施非但为华侨司机工人计，亦为抗战军运成绩计。该代表于民国二十八年秋起程，沿途来函报告果如前闻“所经各站设备极形简陋，并不敷用，所遇各华侨机工等多面无血色，带病含泪，目不忍睹”迨至昆明急向龚主任提议，将余所计划条件呈交，请其赞同从速兴工，并交涉改善他事，该主任答伊无权主张，待备文往重庆请命。代表不能久待归来，余函电昆明均未得确实消息，并电重庆军事委员会，告以滇缅路车站设备不周，办理不善，请速改妥，虽屡蒙复电嘉奖，第不过官样文章敷衍而已。

陈嘉庚：《南侨回忆录》香港草原出版社1979年版
第87页

西南运输会

西南运输公司，主要办事处，设在昆明，主任为龚学遂，重庆设运输站及办事处，均在对面嘉陵江边坡上，受昆明管辖，邀余及慰劳团往参观，并向诸机工演说。到者数百人，华侨机工约半数，吴铁城、高凌百均参加。主席站长致词后，余答词谓“我国极弱，海陆空军均落后，而尤以海军为甚，致沿海交通完全丧失，而国际公路可入口者，只有新疆安南及缅甸而已。除安南铁路外，若以汽车运输，新疆一路因路太远所运无多，唯滇缅路为重要。第因新路崎岖，司机非有经验者不可。国内乏此项机工，故宋子良君函电托南侨总会，代募驶车及修机工友，以应军运之需要。由是南侨总会登报征求，并函促各属会努力，鼓励诸爱国侨胞，富有经验者回国服务，计半年招募三千二百余人，所有川资等费，由南侨总会负担。至于机工等待遇，照国币核算薪水，不及南洋半数，然因热诚回国，均甘愿牺牲，不但舍去优厚薪水，尚需离开家室，绝非游手失业不得已而来者。余为南洋总会主席，知之甚稔，望国内同胞及诸同业工友，明白原谅，同为救国努力，应和衷共济，不可分别国内与华侨，互生意见，为敌欣快（余有此言，为国内司机，误会华侨司机失业而归）。至华侨司机，既愿为爱国回来，务必克守初志，应当耐劳耐苦，以达到抗战胜利为目的，万万不可有始无终，半途放弃，不但无颜可对华侨，亦无颜可对家乡。若论工作及薪水，比较在战线同胞及兵士，何可以道里计也。”言毕，慰劳团团长潘君国渠，发言除勉励司机外，则驳斥“有人妄籍官气，侮辱慰劳团，夜郎自大，不知自己何资格出身，只有谄媚无耻耳。”（潘君所言系报复高凌百前日事）

陈嘉庚：《南侨回忆录》香港草原出版社1979年版
第119至120页

华 侨 机 工 非 罪 禁 暗 房

有一华侨车夫，非其罪而被西南运输处拘禁暗房已三天。侯君闻知往交涉，始放出来见。乃潮州青年人，系新加坡华侨。为爱国而来。时天气寒冷约五十余度，余重裘尚觉冷。该车夫似非劳动界，身上只穿一领单布衣。余问“你衣何如此单薄？”答“前在南宁服务，衣服一切均在南宁，失陷时适赶运军物在外，致所有衣物尽行失陷，当局云要赔补，迄未见赐，数月来衣服甚贵，无钱可买。”又问“禁在暗房，有被席给你否？”答“无有。”余伤感之余几为下泪。因余在南洋多方鼓励诸机工三千余人回国服务，今亲见此景况，并忆其他类是者，不知凡几，故不免自咎，且代为伤悲。乃送他五十元为买衣服费。又问“被禁因何罪”答“有某司机是余朋友，余因暂停未工作，帮助该友驾车，该友犯罪逃走，故当局捕余往耳。”侯君西反将回昆明，与余握别，余付他千余元，托其沿途到医院，慰问华侨车夫，每人赠一二十元。后余回新加坡，接侯君来函报告分赠完毕。

陈嘉庚：《南侨回忆录》香港草原出版社1979年版
第291至292页

“华侨先锋队”货车何处去

十二月九日上午，余离芒市来畹町，入市午膳。见西南运输车场，有数辆货车，均名华侨先锋队。视该车甚陈旧，似乎已用过数年，然该车系本年春初，始由西南运输处请求，并电行政院同意，由南侨总会捐买一百辆，费新加坡币二十余万元，对英政府声明系在緬界需用，故免由逐月义捐汇款内抵扣。四月杪在仰光交车，添造车斗至六月间全竣，开始运货。迄今仅五六个月，何得如此陈旧。至先锋队名，乃西南运输处所编号，前曾函渝告余，故知之。该车后来多有运至昆明者，不但行缅甸而已。庄明理君同余至仰光，即将回昆明，余嘱其沿途调查此华侨先锋队，一百辆车现存若干辆。一月后接庄君自昆明来函，云仅存可用者二十三辆，其他七十七辆有损坏者，有乏附属品可修理者。又其年秋间复买赠货车一百辆，计是年共赠二百辆，而后来之一百辆不知下落如何。南洋华侨募捐款项，多有零星凑集，如数百元，或十元八元一元两元，辛劳工作积少成多，非是同资本家一呼便集之容易措办，而彼辈公务员，则视若泥沙，上峰复委任不晓事，不负责之私人主持此抗战重要之军运，可胜叹哉。

陈嘉庚：《南侨回忆录》香港草原出版社1979年版第292页

滇缅路上的华侨司机群

“一个华侨能出力，十个敌人九不回。”

这是一句流传在滇缅路华侨机工口头，也经常沿路各站上常见的标语。从昆明西行，进入缅甸，我曾经在这条滇缅路上，来回走了半个月，坐的是载重的大卡车，旦夕相处者，皆为海外各地的华侨司机。滇缅路跨云岭山脉，高黎贡山脉等高耸入云的横断山脉，横渡澜沧、怒江两大巨流，沿途有壮丽雄伟的景色。

在艰险的长途中，我所热切关心的，倒不是壮丽雄伟的景色。而是四千余华侨机工庄严的工作，和每天牺牲于敌机狂炸及不幸翻车的英雄死难者。

我们不能忘记，为了兴筑这条西南国际交通线——滇缅路，为了输送我们所急需的抗战物资，云南人民和英勇的华侨机工，曾流了多少血汗？而据华侨先锋第一大队中队长白清泉君所谈，当此路通车之始，华侨司机就做了开路先锋，他们驾车疾驶至芒市遮放一带，每天遭遇流行的恶性疟疾，平均死亡率，每日约计七八人。滇缅重开之后敌机的狂炸，愈趋愈烈。但华侨司机们并不因此气馁，他们自动踊跃的参加华侨义勇抢运大队，在敌机翼下，拚命的为祖国抢运抗战物资。前仆后继，以加紧运输，来为死难的同伴复仇！整个滇缅路的运输，就依靠这些抗战英雄的壮烈来维持！他们常常很严正的对我说：“只要是为了抗战，则这些死难者光荣的血滴，决不是白流！”

没有再比华侨司机那种爱国精神感人之深的事！几乎每个人回国来参加抗战的经过，都是一段可歌可泣的史实。他们大

部分在海外都有幸福的家庭，较为优越的物质生活，但是为了热望祖国抗战之胜利，他们都奋不顾身的回来了，穿起布质戎装，驾车飞涉山川，甘愿为抗战的运输工作，鞠躬尽瘁。

今天滇缅路上的运输机关，不只是西南运输处一个，商人开的，和官商混组的运输公司也很多，其中也有某银行家出资创办的信通洋行，它是在美国纽约注册的。因此待遇方面，一切公司运输机关，总比西南运输处要优厚一些，有的甚至规定出每天出差费三个卢比。约合国币近二十元，其他一切薪资津贴，皆以卢比计算。但西南运输处内的职工，大部分仍能本着“临财毋苟得，临难毋苟免”的精神，始终坚持为运输国家抗战物资而工作，不为发国难财的商人供驶驱。华侨机工回国，为的是抗战，他们所要求的也只是“抗战工作”而不是其他。在四千多华侨机工中，其间有三分之一，是依靠海外汇款来维持生活的。他们认为拿优厚的物质待遇，不啻侮辱了他们纯洁的为国效忠之素志。

前年，有星洲日报同业数人，行经滇缅路，他们摄了许多华侨机工工作时的照片，携归南洋，在新加坡开一盛大的展览会。当场将是项照片，举行义卖，售价每张达一百盾新加坡币，可是购置的华侨，仍异常踊跃。不到一天，数百张照片，即销售一空。他们看到自己的子弟、亲友，回国驾车子于祖国的原野，尽管有的衣服上沾满油迹尘土，有的蜷伏在地上修理车辆，这总是为祖国抗战庄严工作的写真。每个人都把这种照片，配以镜框，悬诸大厅上，亲友来访时，辄以自己的子弟或亲友，归国参加抗战，作为光荣的谈话资料。也有某些少数机工，因气候或生活不惯而归返南洋的。但是这些不能贯彻始终的人，却受到当地华侨的冷遇，甚至家长不承认他是自己的子弟，妻女不承认他是敬爱的丈夫，所有亲戚朋友，咸报以白眼。所以今天归国服务的华侨，每个人的背后，都有千百万只

热忱的眼睛来注视他们，全体侨胞父老以无限的热情，在指望他们返国来参加抗战，要奋勇当前，不辜负父老们的殷切期望！

华侨司机当前最大的苦闷不是待遇问题，也不是敌机轰炸问题，而是缺少车辆给他们驾驶。他们每天磨拳擦掌要驾驶卡车，要求工作，要求给他们一显身手的机遇。

当我于去年十二月十八日由腊戍返昆明的途中，曾发现好几十辆轿式的小汽车，昂然进入国境。里面满载洋货及舞女之类。这些小汽车，在驾驶载重卡车的华侨司机眼中看来是颇为刺激的！因为大家所感到抗战中的祖国，今天所需要的是载重的大卡车，而不是那些坐了兜风的小汽车！

在仰光，小汽车根本缺货，但国内人士不惜搭乘飞机而来购买小车者，仍络绎不绝。据说，从昆明飞仰光，购了一辆小车回来，在昆明出售，除掉飞机票费用，及一切旅费开支，每辆小车可以净赚国币两万元。所以利之所在，人皆趋之！

华侨司机们另一个愿望，是盼望在滇缅路沿线，择一景色幽美的地点，为那些殉职的先烈造一公墓，这样将来侨胞团体归国时，亦可以到公墓上致敬。同时，这一公墓的兴建，不仅为了纪念那些英勇牺牲的先烈，主要的更是为了鼓励大批有技术的华侨机工继续大量归国来参加抗战。

从一月二日开始，敌机每天自越南北部的嘉林机场起飞。屡次轰炸昆明市区及滇缅路沿线。记者此刻虽已返抵雾重庆，但仍时刻惦念着飞驰在滇缅路上的汽车群，忆念着那些为抗战运输而辛勤工作的华侨机工们！

本报特派员 陆 诒

《新华日报》1941年1月27日

华 侨 机 工 待 救

（昆明通讯）抗战开始之际，国外侨胞爱国热情沸腾，尤以南洋各地华侨青年均纷纷回国参加抗战工作，当时陈嘉庚先生，领导之南侨总会并特号召华侨技工回国服务，响应者极为踊跃，先后回国之技工数十余批共约五六千人，彼等多为司机，均先集星洲，然后经越南和缅甸回国，至昆明者多入西南运输处所办之训练所受训，然后派赴滇路沿线或西南公路驾驶汽车，运输抗战急需物资，彼辈不畏一切，努力服务，在滇西一带因恶性疟疾而死者为数极多。二十九年十月间，滇缅路重开之后，敌机不断轰炸，彼等仍毫不气馁，并自愿参加华侨义勇抢运大队，在敌机轰炸下，拚死抢运抗战所需物资，前赴后继，为国牺牲者其数尤为惊人。太平洋战争爆发，敌人侵马来、缅甸，侨工遂遭家亡亲离之苦，益增彼辈抗日情绪，及至仰光吃紧。侨工更振兴精神，奔驰于滇缅路，日夜抢运留缅物资回国，迨瓦城被占，腊戍撤守，敌骑侵入滇西后，华侨机工尤多随军撤至后方，但因运输停顿，交通机关，实行裁员，数千自愿抛弃享乐生活回国参加抗战工作，复遭家亡亲离之侨工，于此多被遣散，半年以来，除滇缅运输局留用之五六百人外，撤退至滇境之四五千华侨机工均沦于失业之苦，昆明及滇缅路沿线禄丰、楚雄、下关、保山等市镇，皆可见此辈失业无靠之侨工。其中小有积蓄者，三五人集资开小饭店、茶店或小货摊（卖香烟、花生、火柴类），但生意冷清，收入不能维持生活。其生计无法维持，又无亲可投靠者，则将其所仅有之衣服典质，或沿街摆摊兜售，昆明文明街小西门一带之售货摊，多为彼辈所设，所售货品多为自来水笔、衣服、手表、鞋子，标价甚低。此外，失业侨工甚至有沦为乞丐者，终日沿街乞食。有

关方面，对于失业侨工虽注意救济，如发给救济费、介绍职业等，但杯水车薪，无济于事，再如军委会在昆成立华侨机工整训班，收容失业侨工，为数亦少。故目前大多数侨工仍无法解决生计问题，昆明物价高涨不已，失业侨工益感饥饿迫胁，亟盼有关方面通盘筹划救济，并望社会人士予以有力协助。

《新华日报》1942年12月14日

救济回国华侨机工

昆明来渝的侨胞，曾谈到归国侨胞机工和难民的安插和救济问题。我们觉得这个问题现在还是很重要，而且相当严重。所以，还有再呼吁解决的必要。

归国机工和司机，是指热心祖国抗战，从海外归来，以各人专长为国服务的人而言，他们从缅甸失陷，滇缅路断以后，曾因运输停止，人浮于事，除极少数仍继续工作外，有一部分已资遣回籍，还有相当多的人，则被派受训。这些人经过短时训练后，便分派到需要这批人才的机关或部队服务，能够因此而继续工作者，固然不是没有，然而，用非所长，转调工作的，却也很不少。比如，就有机工到达所分派的机关后，派他当兵。但因未受过此项训练，结果只得不干。他便从此失业，流落在人地生疏的地方。讲到归国难胞，有不少人经过多方疏散，资送回籍，备尝苦辛，才回到了故乡。虽然不能马上找到工作，究竟还能得到点久别了的亲友的温暖安慰和帮助，勉强维持生活。可是，直到现在漂泊在云南等省的，也还有不少。他们始而倾囊以食，继而典卖衣物，求得一饱。现在已经是手持侨胞登记证沿门乞食了！他们在不愿为而不得不为的乞食时，感受了最深切的苦痛。他们说，从前输将为国，今天却要累及同胞，实在不安。同时，却也觉得一向被誉为“革命之母”的华侨，今天竟弄得谋一饱而不可得，且将遭少数不明大义者的呵斥恶声，实在难受，也不甘受。大家听到归国侨胞的这种凄惨悲愤的景象，除了同情，除了呼吁解决，还有什么可说呢？

他们不愿麻烦国家，不甘于沿门乞食。他们说得好，我们有的是精力，有的是本领，我们要自食其力，为国服务，所以

我们的要求合理，也很简单。他们要求什么呢？

归国机工和司机们，恳切要求工作，使他们发挥专长，这是他们唯一的要求。

归国侨胞难民们，要求生活。他们离开家乡已经很久，很想回去看看。同时，他们觉得回到家乡，是比较容易找到谋生之路。这是他们的比较普遍的意见。然而，他们这种意见，一部分是由于思乡，一部分则由于现在没有生活的保障，所以，能给以川资及护送他们回籍固然很好，可是如果能有切实可行的办法，如就地举办难民工厂使他们能生活下去，他们也还是能够接受的。

他们归国之后，深以不熟悉国情，而又无任何团体或个人，予以经常不断的帮助，使他们逐渐认知祖国的一切为苦。他们一致要求给他们以抗战的文化教育。

不论是政府机关，赈济团体还是人民组织，都应该在这几方面满足侨胞的要求。尤其是政府侨务机关及赈济团体，更应该认真的使归国侨胞各得其所。万万不能敷衍了事，推诿延迟。要知道，他们无负于祖国，是祖国有时对不起他们。也要晓得，迅速而适当的关心和解决归侨问题，正是鼓励和安慰那成千成万的海外侨胞。

《新华日报》1942年12月15日

考察滇缅公路报告书

陈 共 存

组团的动机与目的

笔者在大学时期专攻修历史，因此对有关历史史迹特感兴趣。1937年，七七抗战后，陈嘉庚先生组织南侨总会，领导全南洋华侨支援抗战，并号召以星马为主的海外华族组织总数三千二百人的卡车司机，在1939年分九批前往滇缅公路赶运军需品支援抗战。

由1939年至今已四十七年，此段可歌可泣的历史尚未有正式记载，成为抗战史上的一段空白。事过境迁，这些无名英雄的事迹竟被遗忘。吾人认为这段史实是一个最宝贵的历史教材，可以矫正年青一辈颓废的思想，教导海内外的华族，各为其个别国家，为社会作出贡献。

组团的缘由

1939年春，笔者前往昆明继续升学，时值第一批华侨机工抵步，特往访问。当时看到这批机工既无寒衣，亦乏住宿的设备，以稻草席地为床，苦不堪言。当时曾写一信向陈嘉庚先生报导实际情况。笔者在那年一月到达昆明，四五月间离开，以后的详情即未甚了解。但是当时的印象，虽事隔数十年犹历历在目，未能忘怀。抗战胜利后由各方面得到片断的报导，但不完善。南侨回忆录虽有述及，可是也甚为简略。

近年来，新加坡政府大力提倡记载海外华侨创业的历史及抵御日本侵略的史迹。由此动机乃引起笔者对这一段华侨机工回国参加抗日工作的历史的重视。于是就与我国多位历史学者

谈起这个问题，他们都表示非常有兴趣。经过共同研究后，认为初步的工作须组团前往昆明。到滇缅公路实地考察，收集资料。因此乃致函当时曾代表南侨总会在滇缅公路工作的庄明理先生，跟他取得联络，并且得到庄先生热烈的反应，代为安排在昆明会集，考察团的组织新加坡方面是以魏维贤博士为首，团员包括林孝胜和崔国强二位先生及我四人。中国方面是庄明理老先生及他的秘书牛石林先生。会集的日期是1986年11月4日，庄老亦预先安排云南省政协，侨办，侨联，机工联谊会等有关单位协助。

考察团的行程

1986年11月5日全团十多人，包括医生及保安人员等，浩浩荡荡由昆明出发，中午在楚雄午餐，当晚到达下关，行程四百公里。六日与三位机工会谈，七日续程往保山，行程约二百公里，下午与六位机工会谈。八日由保山出发。凭吊滇缅公路咽喉“惠通桥”，然后往松山参拜抗日阵亡将士纪念碑，傍晚六时许到达芒市，行程约二百公里。九日由芒市出发往畹町，随后继续往瑞丽，一直到达中缅边境。当日赶回芒市，来回约二百五十公里。十日由芒市出发，在保山午餐后，赴往下关，十一日由下关出发，当晚到昆明。前后六天，总计来回行程约一千八百五十公里。

与机工会谈的概要

1937年七七事变发生后，中国全面抗战，在一年半之间，沿海各省均告沦陷，军援断绝，因此乃抢修滇缅公路，这是美国军援的唯一途径。山路险峻，军事运输非有熟练机工不能胜任，一时要训练这种人才，远水救不了近火。因此乃由西南运输处宋子良去电南侨筹赈总会主席陈嘉庚老先生要求派遣机工回国，以救燃眉之急。因此在1939年三数月期间内即派九批，约三千二百名机工往滇缅公路服务。

当时宋子良提供的条件：衣、食、住、医药等一概由西南运输处负责，月薪三十五元。筹赈总会根据这些条件宣布招募机工，限定年龄为二十岁至四十岁之间，除了要有卡车驾驶证或修理机器证明文件外，并须征得家庭的同意，始适合资格。

考察团此次的访问，除了在大理和保山访问九位机工外，十一月十二日在昆明再与三、四十位机工开座谈会，综合要点分为八段，概述如下：

1、当时青年爱国热忱，几达疯狂，报名参加者至为踊跃，有些青年实际年龄仅为十八岁，乃虚报为二十二岁而报名参加，有的瞒着父母秘密参加，有的已经结婚有妻儿者，亦抛妻弃子而投奔祖国，有的放弃了待遇优厚的职业参加队伍，形形色色，不能尽述。

2、1939年—1942年在此段期间内，热爱祖国的机工日以继夜在崇山峻岭，道路崎岖的滇缅公路来往奔驰。当时由于山高路窄，深谷万丈，而致翻车丧生，或因敌机轰炸扫射，饥寒交迫，瘴气患病而为国殉难者不计其数。但是这些机工却前赴后继，绝不畏缩。他们的生活虽然千辛万苦，险象环生，但是为了抗敌，精神上有所支持，心理上亦有寄托，尚能渡过。

3、1942年—1945年太平洋战事发生，缅甸失守，日军攻入云南，直达惠通桥，滇缅公路交通断绝。西南运输处保留小部分机工外，其余全部遣散。这些机工突然间成无业游民，不但生活困苦，加上精神上的空虚，身心都受打击，有的机工甚至沦为乞丐。在此段期间，因生活无着，贫病饥寒两项交迫，而致死亡者为数不少，总计在1939年至1945年这段期间中，为抵抗侵略战争而牺牲性命成为无名英雄的机工约占三分之一，人数在千名以上。

4、1945年—1949年抗战胜利后，这批参加抗战工作的南洋机工，政府当局理应负起复员责任，但却无人理会。当时陈

嘉庚先生乃向政府交涉，并宣称如果政府不愿负责的话，南侨总会将派船只前往中国口岸迎接。陈老因恐怕原本为参加抵抗外来侵略战争的机工被迫参加内战，所以据理力争。当时政府方面却为了避免这些机工回南洋以后宣扬他们所遭受的惨痛经验，有损政府的声誉，因此不甚合作。不过由于陈老的力争，有机会复员回返南洋者，据闻只有九百多人。其余因种种原因流落国内者达千人以上。在此段期间内，内战烽火再度爆发，遗留国内的机工流离失所，无所适从。其经历的苦难，唯有身受者始能了解，并非吾人所能想象者。

5、1949年—1956年中国解放后，全国人民万众一心，重建家园。遗留在国内的南洋机工认为有机会参加重建祖国的工作是一件光荣和有意义的工作。物质生活虽然苦，但是精神上重新得到鼓舞，把前途寄托在建设事业上。

6、1956年——1966年在这段期间中，中国把建国大计束诸高阁，而全力进行多项的政治活动，机工们在这种错综复杂连续不断的政治风暴中，彷徨困惑，无所适从，所受到的冲击，不减当年。

7、1966年—1976年在文化大革命期间，南侨机工们更因海外关系及参加抗战工作被红卫兵认为是国民党的走狗，反革命分子，十年灾难，史无前例。他们一肚子冤屈，无处倾诉，精神上更受到致命的打击。

8、1976年—1986年文革后厉行务实政策。近年来遗留在国内的机工逐渐得到照顾，但是仍有部分尚被忽略者，亦在所难免，我们希望全体都能雨露均沾安度晚年。

上述八点此次访问昆明和滇缅公路的简略报告。所接触者不及五十人，晤谈中的人涕泪交流，泣不成声，有的怨气膺胸，慷慨陈辞，甚至有的人埋怨陈嘉庚老先生当时发动招募机工回国服务，以致连累他们遭受数十年的苦难。这种怨言也是

人之常情，在所难免。

据闻除流落在云南的数十名机工外，在四川及贵州也有数十名。南侨机工的原籍绝大多数是闽粤人，据说有一小部分已回返他们的原籍地了。据估计自1945年抗战胜利后，留在国内的千名机工，经过四十年漫长的岁月，尚侥幸生存者恐不及四分之一。他们的年龄最小的也近七十岁，而大多数已经七、八十岁了。这一群历史所遗忘的抗日英雄，经过了将近半个世纪的岁月，突然间得到海内外关心人士组团探访，其心情的冲击和感受，悲喜交集的表情，诚非笔墨所能形容者也。

考察团有责任把考察所得的资料记录下来，编写成书，发行中外，更希望中国方面也能重视此段史实，如果能够将此段史实编写成书，而且更进一步摄制为一部电视剧或电影，必能轰动国内外，同时也可成为历史最好的教材，启发年青一辈的爱国思想，扬弃颓废、消极、腐化和自私的行为，也给这一群海外赤子，抗战遗孤，心灵上有所慰藉。

最后笔者要对北京和云南主管的领导及干部们的衷诚协助，表达万分的感激，假使没有他们的支持，这次的考察是不可能成功的，因为有了他们的合作，这段可歌可泣的史实才不致被埋没，永远成为历史的空白。

一九八六年十二月一日

南洋华侨机工抗日纪念碑碑文

七·七事变爆发，日寇猖狂入侵，神州大地，烽烟四起，国土沦丧，生灵涂炭，中华民族处于危急存亡的关头。全国同胞抗日怒潮汹涌澎湃，气壮河山。海外华侨敌忾同仇，义愤填膺，积极参加抗日，广泛开展义演、义卖、募款等救亡活动，万众一心，共赴国难，波澜壮阔，四海翻腾。

一九三九年，在南洋华侨筹赈祖国难民总会主席陈嘉庚先生的号召下，三千多名热血沸腾的南洋华侨机工满怀“国家兴亡、匹夫有责”的高度民族责任感，毅然离别父母亲人，远涉重洋，回到祖国，投身于神圣的抗日救国服务工作。

当时，沿海港口均已沦陷，滇缅公路成为唯一的国际通道，世界各国和海外华侨支援我国抗日的军需物资均赖此路输入。南侨机工不顾个人安危，冒着弥漫的战火，夜以继日地抢运军需辎重及兵员，组装、抢修车辆，培训驾驶、机修人员。滇缅公路沿途山高谷深，地势险恶，道路崎岖，设施简陋，加之敌机狂轰滥炸，路塌桥断，险象丛生。南侨机工沐雨栉风。披星戴月，历尽千难万险，确保了这条抗日生命线的畅通，被誉为“粉碎敌人封锁战略的急先锋”。在执行任务中，有一千多人因战火、车祸和疫病为国捐躯。在滇黔、滇川、广西、湖南公路以及印度阿萨姆邦丁江机场，南侨机工也担负抗日军事运输任务，勋劳卓著。他们以自己的生命、鲜血和汗水，在华侨爱国史上谱写出可歌可泣的壮丽篇章，也在中国人民抗日战争史和世界人民反法西斯战争史上建立了不可磨灭的功勋。

抗日战争胜利后，约有一千名南侨机工复员回到南洋；留在国内的同志，新中国成立后在社会主义建设事业中，继续作

出了积极的贡献。

半个世纪过去了，南侨机工的伟大献身精神一直鼓舞着海内外的炎黄子孙高举爱国主义的旗帜，为振兴中华、实现四化、统一祖国而努力奋斗！

为了表彰南侨机工的光辉历史功绩并激励来兹，特树丰碑，永志纪念。

云南省人民政府

一九八九年五月

后 记

1985年云南华侨历史学会刚成立时，全国侨联副主席庄明理便建议说，学会首先应为南洋华侨机工回国抗日这段光辉战斗的历史撰书立传；1986年11月，新加坡中华总商会会长陈共存先生率华侨机工访问团到云南时，对学会决定撰写华侨机工回国抗日史一事表示赞赏。

1949年全国解放后，滞留在国内的南洋华侨机工，在熬过千难万苦之后，终于重见天日。这时的华侨机工，有的早已返回福建、广东原籍生活，有的则在云南贵州等地安家落户。关心南侨机工始终如一的陈嘉庚先生，曾于1955年秋专程前往昆明、贵阳等地看望这部分华侨机工。他看到机工们有的在驾驶汽车，有的则进了工厂，待遇虽不高，生活都有了着落并安定下来了，陈老的心头也就踏实了。“文化大革命”中，大部分机工又遭受了不公正的待遇。其中许多人蒙受了不白之冤。党的十一届三中全会以来，华侨机工的历史问题才逐步得到解决。据统计，战后留在国内的千名华侨机工，今存者已不到四分之一。现在，在云南的机工尚有70余人，长者已逾80古稀，“少”者也已70有余，平均年龄达74岁。

南洋华侨机工，虽历经艰险，坎坷半生，但在漫漫长夜之后，特别是随着有关华侨机工政策的落实，他们的爱国热情又日益高涨起来。1986年9月3日，经云南有关部门批准，成立了“南侨抗日机工云南联谊会”。现在，南侨机工基本上都落实了政策，改善了生活条件，他们心情愉快，常有聚会，多在怀旧之余，还能以笑声显现其晚年之乐。他们还教育家人后代，要继承和发扬南侨机工们的爱国主义的光荣传统，为统一

祖国、振兴中华作贡献。

南洋华侨机工回国参加抗日战争的经历，几乎浓缩了一部20世纪30年代至40年代南洋华侨800万爱国主义不断高涨的历史，从这一角度讲，它是具有比较重要的历史地位和历史意义的。

50多年中国历史的风风雨雨，50多年中国历史坎坷曲折，50多年中国历史的巨大变迁，曾使南洋华侨机工的历史变得复杂难辨了。但是，历史从来都具有强大的“延伸能力”，它总是通过“时间”这个不以人们的意志为转移的“过滤器”，把人们用私心、偏见和愚昧强加给历史的一切障眼之物，把各种历史行为、历史现象的偶然因素给过滤、净化个一干二净。南洋华侨机工回国参加抗日战争这一段历史，也终于通过它自己的“延伸能力”及时间的“过滤功能”，使人们重新认识它。当人们排除了产生这一历史行为或历史现象的偶然因素之后，就应当把“七七事变”后日本帝国主义要灭亡中国、从而给中国带来了生死存亡的这一“客体”，放到华侨社会意识的关系中去加以研究，力求把华侨机工回国参加抗日战争这一历史事件的本源和派生关系揭示出来，就显得特别重要了。

因此，这本书试图运用唯物史观的立场、观点和方法，把研究的视野拉开来，不单纯地就机工论机工，而是力争站在时代的“制高点”上，不仅要从微观上描述机工回国参加抗战的历史过程，而且要从宏观上揭示机工回国参加抗战的本源及派生关系。也就是说，从当年800万南洋侨胞，由于民族危机日深致使其爱国主义不断高涨，以致形成为华侨社会中的一种社会思潮后，华侨各种爱国实践活动的实际发展过程出发，把华侨的爱国抗日救亡运动这一历史作为总体加以考察，然后再通过对华侨爱国主义行为的各个个体的描述和剖析，对华侨社会、华侨领袖、华侨群众的爱国主义的认识转化为社会意识，

和再由社会意识转化为社会行为的内在结构、机制和规律给予分析，以期探索华侨机工回国参加抗战这一“自己构成自己的道路”的历史。因此，在这本书里，我们试图围绕南洋华侨机工回国参加抗日战争这一主线，就华侨爱国主义的问题，作些初步探讨。

现在，这本书经过五易其稿后终于完成了，并经云南华侨历史学会理事会讨论通过。它实际上是一个集体劳动的结晶：云南华侨历史学会的各位领导和许多同志，对本书的体例、编排以及细节提出了许多有益的意见和建议。云南省人民政府侨务办公室、云南省归国华侨联合会、以及中国华侨历史学会都对本书的顺利完成，给予了热情的帮助。云南省侨务办公室的肖温来、陈兰芬、尹源举，云南省归国华侨联合会的彭志文、许连福、董云达、李润泽、云南华侨历史学会的杨发恩、杨建凯、李汉青、李生菟、卢永康，昆明市归国华侨联合会的邓之力，云南省农垦局侨务科的许伟华，及归侨王光明、杨鹏飞、张智源（已故）、蔡东源等同志不辞辛劳，提供和收集了大量宝贵资料，特别是云南华侨历史学会会长余志坚、副会长董梦雄，不仅几次主持本书稿修订讨论会，还亲自认真修改订正书稿。如果没有上述单位和同志大力支持，这本书是不可能问世的。因此，笔者在此表示衷心的感谢，并热诚欢迎各位读者，特别是经历过那段战斗历程的机工勇士们提出宝贵意见。

作 者

1989年10月