

七七事变之后，全面抗战展开，海外侨界，在新加坡成立南侨总会，选举陈嘉庚为主席。

该会有八十余处分会，所筹措的捐款，定期汇回国，支持抗战。每月征集款项，造设报表刊登在主要报刊。

陈嘉庚与南侨机工

南侨总会成立后，北京汉奸伪政府如江朝宗等人联名致电陈嘉庚，要求他一起赞成“大东亚和平”，并许以极高职务。陈先生立即拍发电报予以痛斥：“卖国求荣，谄媚无耻，沐猴而冠，终必楚囚对泣，贻子孙万代臭名。日寇灭天理、绝人道，奸伪欺诈，毒祸人类，为幽明所不容，列强之公敌，现虽暂时荣耀，终必惨败无地。尔辈若能及早悔悟，改过自新，尚不愧为黄帝子孙……”

陈先生在开会时，不断强调，战争最重要的有三项，人力、金钱、军火。在他努力下，各地华侨“逐月汇回国的数千万元，为抗战军费的大部分！”（《陈嘉庚回忆录》85页）抗战时期的战费及政费，和华侨的支援有极大关系。华侨竭诚努力，以尽职责，譬如1940年全年战争经费18亿元，而当年华侨汇回国来的国币就有11亿元。大宗的药品如金鸡纳霜、阿司匹林片、仁丹、救伤绷带多由南侨总会供应。快速募集后，直运西南运输处，转交最高行政当局。为拯救祖国于危亡之中，他们就是这样的呕心沥血！

抗战军兴以来，中国各入海口岸，均被敌人占领。外来物资仅靠滇缅路。乃在昆明设立西南运输公司，由宋子良主持，并在新加坡设立办事处。

滇缅路将通车时，驾驶员、机修工奇缺。道路又多崎岖，驾驶者必须老于经验，否则极易出事。宋子良来电和程先生商量此事，委托陈先生代雇司机、机修工人回国，在滇缅路及西南诸省服务。无薪水，但说明包吃、包住、包穿（实际上这几项也大打折扣）。于是陈先生向各分会发出通告，并亲函鼓励，几个月时间，热诚回国服务者，达3200人。（《再会吧，南洋》一书作者的统计则是3193人）。

陈先生担心南侨机工的处境，于是在1939年底派出代表由缅甸进入云南，沿线视察滇缅路情况，看见种种不上轨道的陋习和漏洞。于是他建议，整个滇缅路分为七段，每段建一大站，每站设立三四个停车场，可容四百辆货车。站点要有医院、宿舍、食堂、阅览室……不能因陋就简，蒙混了事……他将这些建议造表由代表带去，并说需要款项由侨界筹集。当接到代表拍发电报报告南侨机工的健康、食宿均成问题，陈先生心急火燎，马上致函西南运输处交涉，当该机构公文踢皮球时，陈先生立马直接致函重庆大本营军事委员会，告诉滇缅路军车车站设备欠缺，办事不周，请速改善。受到回电嘉奖。

1940年春，陈嘉庚亲自回国看望南侨机工，他乘坐飞机经停腊戍、昆明，当天飞到重庆。停留相当一段时间后，又改乘汽车沿滇缅等线路巡回访问。

在重庆，他首先到了西南运输公司的重庆办事处。并向到场的数百南侨机工发表演说。他说，当沿海交通完全丧失后，滇缅路最为重要。然而，山路崎岖，司机非有经验不可。国内此项人才极为缺乏。因此才赶紧在南洋招募富于经验的驾驶员和修理工，以满足军运的需要。他们的生活费用由南侨总会负责，但收入则说不上，但这些机工拼着头颅颈血，热诚回国，甘愿牺牲，舍去优厚薪水，抛离家室，他对南侨机工加以勉励，尤其感谢他们所做出的重大牺牲。

滇缅路的灵魂—— 南侨机工的精神遗产

为什么说南侨机工如此重要呢？须知当时驾驶汽车远非一件简单的事。

试看炸弹威胁下的路况，即可知艰险的一斑：

滇缅路在修筑期间，遇到澜沧江、怒江两岸的绝壁，民工攀沿其上，在距江面绝对高度达七八百米的悬崖上，用绳索悬挂身体，在峭壁上有钢铅凿出立足点，再在岩石上打点，安装炸药，炸出毛路，其艰险如此。整条道路不少地段路基过窄，弯道陡急，坡度高峻，如级山坡、天子庙坡、三台山、高黎贡山以及怒江澜沧江两岸的大坡、长坡均令人望而生畏。

我们新闻界的前辈，名作家萧乾先生在滇缅路修筑的后期，亲临现场，沿线采访。他写道：“千千万万筑路的罗汉们，光着脑袋的、梳着小辫的、拿着烟筒的、盘坐捉虱的、扶着锹镐的，一个个站在路边或蹲在山脚，定睛地望着——嘿！悬崖上竟然跑起汽车了，他们比坐车的还高兴。”

抗战前中国部队也已拥有不少汽车，但多系从德、美、英等国进口，零件老旧，经常抛锚，难以担任重大的军需运输。这时陈嘉庚先生就号召捐款，各地华侨所捐巨款共购置了1100辆道奇牌大货车捐给国家，后来又陆续捐献过几百辆。同时成立南洋华侨机工回国服务团，报名踊跃，参加者众，他们到达昆明时受到了盛大的欢迎。这些机工团员中，有些在南洋本来就是汽车司机或修理工，有的是商人，有的是学生，有的家庭相当富裕，拥有大型商店和橡胶园，极少数成家有子女，大多数还是未婚青年。从籍贯说，大都是广东（包括海南）、福建人，但是移居南洋已经好几代了，其本人都系在海外生长，他们都是第一次回到祖国。

陈毅明先生说：“他们的战斗岗位大多在滇缅公路，归国民政府军事委员会的西南运输公司调配。有少部分服务于八路军和盟军中的美军。他们哪里需要就到哪里去，无论隶属于国民党、共产党还是盟军都是为了打败日本法西斯强盗而拼搏。”

其中就有海南籍南侨机工八百多人。他们技术过硬，斗志昂扬，操熟练的马来语、英语、国语、白话、琼州话与各种人员打交道，他们活跃在血火交织的滇缅路上，抱有坚定献身精神和罕见的团队精神。

南侨机工： 滇缅路上不穿军装的军人

《陈嘉庚回忆录》在自序中说“华侨（机工）亦在盟军之列，战时同遭艰难困苦。”他们所运送的军用物资，所驾驶、维修的也是军车，他们冒着日军的炮火周旋突围，他们实在也就是不穿军装的军人！那时的汽车驾驶和维修，远不是今天的驾驶员所能想象的，它需要艰苦漫长的培训才能上岗就位。南侨机工驾驶汽车在敌机的轰炸之下左冲右突，他们用鲜血和生命保证了滇缅公路的畅通。在如此险恶艰困的条件下，战斗减员极大。直至抗战胜利，有一半以上（三分之二弱）的机工热血洒疆场，长眠于滇缅丛林。

南侨机工所属的各队车辆从缅甸运进来的都是军火、轻重机枪、各种型号火炮、弹药以及汽油、轮胎等等……真所谓时间紧任务重。

日本飞机常来滇缅路上轰炸，有一次警报响过很久，仍然不见敌机临空，于是一些驾驶员就开车上路，不久听到天空的咆哮声，日机竟又回来了！西南运输处的总教官董沛先生回忆说看见炸弹已从头顶上空落下来，他就立即卧倒，敌机走后，他看到一个机工的半截尸体，在另一个院子才找到他的头颅，他是广东华侨，牺牲时年仅25岁。

在太平洋战争爆发前期，滇缅路上的物资进入抢运阶段，南侨机工日夜不休地进行驾车工作。敌机虽也常来轰炸，但因为隐蔽茂密树林中高射炮阵地的反击，往往不敢低飞，所以命中率很低。虽然不一定直接命中，但炸弹造成的大火、深坑，对机工们却是莫大的困扰。

滇缅路上也有种行政弊端。运输不统一，在大理中转站，有交通部和西南运输公司的停车场和机修厂，也有红十字会、经济部、银行以及别种机关的货车客车等等，各自自立门户，举凡加油站、停车场、机修厂、办事处机构林立，人事臃肿，效率低下，譬如一处缺汽油，而另一机构存油甚多，亦不肯借用。西南运输处的医院也不通用，导致运输成绩大减。

有一个机修工每月收入新加坡币二百多元，但他自愿放弃，招呼同伴十五人，带着全部机修工具毅然回国。先到昆明参加军训两个月，然后发往滇缅路服务。但是，冬衣、医药、住宿种种条件均极其缺乏。滇缅路上的公务员，有些缺乏办事精神，手续麻烦迟钝，救济车和机修工具跟不上，货车抛锚于山地无人烟处，饥寒交迫达两天以上无人来援助。

据当时西南运输处担任教官的董沛先生说，南洋华侨回国服务团的成员在滇缅路驾驶的都是崭新的汽车。他们中的一部分人，因为技术高超，很快被提拔担任车队的分队长、分队副、或是大队部的会计、调度员，以及站务员和各大站点的修理监督。有一个机工能说11种语言（包括方言），因工作认真负责，调到大队部参与管理。南侨技工非常遵守法规，虽有机会，但他们从不谋取非法收入。他们分布在滇缅路全线各个单位，每个人都勤奋工作，以勤劳为荣，以懒惰为耻，只知拼命工作回报祖国。他们在西南运输处是骨干中的骨干。当时在滇缅路上也有纯粹的商车，那些司机生活奢侈，狂嫖滥赌，华侨技工鄙视他们，坚守岗位，丝毫不为之所动。有一次一个华侨机工，患上疟疾，董沛要替他开车，他说再坚持一会儿，还会赶上运输大队。董沛回到保山不多一会儿，这个司机居然也驾车赶到。此类事例不胜枚举。



爱国侨领陈嘉庚

陈嘉庚 与南侨机工

文\海南日报记者 伍立杨

南侨机工亦在盟军之列，战时同遭艰难困苦。他们所运送的军用物资，所驾驶、维修的也是军车，他们冒着日军的炮火周旋突围，他们实在也就是不穿军装的军人！



在滇缅路上赶运物资的南侨机工队。

图\海南日报记者 李幸璜 翻拍