

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,定期汇回国内,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,貽子孙万代臭名。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,在峭壁上用钢铅凿出立足点,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狭,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。”



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

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,其本人都系在海外出生长大,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,他看到一个机工的一半截尸体,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,只知拚命工作回报祖国。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。