



◎ 林少川 著

# 烽火赤子心

滇缅公路上的南侨机工

新华出版社

烽烟故国难当头  
海外赤子慨敌仇  
青春无悔泪海月  
别妻离子几度秋  
奔驰日夜无停息  
殷殷报国壮志酬  
铁血三千滇缅路  
不复山河誓不休





# 烽火赤子心

滇缅公路上的南侨机工

◎ 林少川 著

新华出版社

图书在版编目 ( CIP ) 数据

烽火赤子心：滇缅公路上的南侨机工 / 林少川著.

北京：新华出版社，2015.7

ISBN 978-7-5166-1895-0

I. ①烽… II. ①林… III. ①华侨—抗日战争史—史料—中国 IV. ①K265.06

中国版本图书馆CIP数据核字 (2015) 第175532号



烽火赤子心：滇缅公路上的南侨机工

作 者：林少川

出 版 人：张百新

封面设计：肖 东

责任编辑：张 谦

出版发行：新华出版社

地 址：北京石景山区京原路8号

邮 编：100040

网 址：<http://www.xinhuaupub.com>

<http://press.xinhuanet.com>

经 销：新华书店

购书热线：010-63077122

中国新闻书店购书热线：010-63072012

照 排：钟铉工作室

印 刷：泉州市鲤城百源印刷有限公司

成品尺寸：170mm × 240mm

印 张：24

字 数：400千字

版 次：2015年7月第一版

印 次：2015年8月第一次印刷

书 号：ISBN 978-7-5166-1895-0

定 价：88.00元

图书如有印装问题请与出版社联系调换：0595-22370345

# 自序

30年前（1985年8月15日）正值纪念抗战胜利40周年之际，笔者时在国立华侨大学华侨研究所任职，经陈允敦教授、蔡若水先生介绍，一位名叫蔡汉良的泉州籍泰国南侨机工手持一些抗战史料、证件，前来华侨大学陈嘉庚纪念堂，向我们详细地讲述了他于1939年响应陈嘉庚号召加入南侨机工回国参战的史实。笔者当时就对南侨机工蔡汉良告别南洋、回国参战、出生入死、艰辛曲折的历史感到强烈震撼！

不听不知道，一听不得了，南侨机工当年轰轰烈烈回国参战的历史那么英勇悲壮，命运却又是那么曲折坎坷，仅仅在战后40年间就几乎被历史遗忘了，试问当时全国十几亿人能有几人知道“南侨机工”呢？作为华侨大学一名研究华侨史的教师，我深感责任重大，自己应该做些什么呢？我觉得应该将“南侨机工”的历史作为一个课题来研究，不应让这段可歌可泣的历史淹没了！随即，我很快写成《一个华侨机工的经历——记滇缅公路的南侨机工蔡汉良》一文，并编入华侨大学《华侨史讲义》，作为当年华侨史公共课的教材。这是我最初接触“南侨机工”的开始。从此，我竟与南侨机工结下不解之缘。

为缅怀抗战史上这段几乎被遗忘的史实，经蔡汉良的介绍，1985年起，笔者开始在泉州侨乡调研南侨机工史迹，随后扩展到福建全省范围。后来，经母校厦门大学陈毅明老师将我的《一个华侨机工的经历——记滇缅公路的南侨机工蔡汉良》一文转呈陈嘉庚之侄、新加坡中华总商会会长陈共存先生，引起陈先生的重视。于是，陈共存先生特地约我到厦门宾馆会谈，鼓励并资助我扩大至全国范围进行南侨机工专题调查研究。陈共存先生特地开具一张亲笔签署的介绍信：“全国各地侨联办：兹介绍华侨大学教师林少川同志，前往贵处调查了解南侨机工情况，以便记录当时南侨

机工可歌可泣的历史事实，以便写成专集后拍摄电视教育片，启发年青一辈爱国思想，请大力协助为荷，谢谢。此致，敬礼！陈共存。一九八七年九月十六日。”

1987年9月起，笔者背着简易的行装，带着录音、照相器材，持着陈共存先生致全国各地侨联的亲笔介绍信，只身沿着滇缅公路考察南侨机工史迹，深入云南、四川、贵州、湖南、湖北、广东、广西、海南八省六十多个市县进行采访和调查，寻踪觅迹，访遍海角天涯，终于对当时（八十年代）国内幸存的一百多位南侨机工及部分遗属作了详细的专题采访，抢救并整理了大量的第一手资料（包括口述录音、历史证件、现状实录及档案史料），其中诸如南侨机工回国参战的日记手稿、南侨机工纪念章、侨务委员会奖状、军事委员会证明书、南侨慰劳团锦旗，还有华侨先锋大队别具一格的老式“结婚证书”及殉难机工的碑铭墓刻，真可谓“上穷碧落下黄泉”！这些不可多得的珍贵文物史料，无疑是华侨参加抗战最真实的历史见证。可以说，在当时如此全面、系统地搜集国内健在及已逝的南侨机工无名英雄的专题史料，并出版《陈嘉庚与南侨机工》一书（1994年8月，中国华侨出版社），是笔者向抗战胜利50年的一份献礼。

弹指一挥间，随后的20年也很快过去了。笔者变换工作岗位，先调到《泉州晚报·海外版》任主编，后又任泉州学研究所所长、《闽南》杂志主编，岗位虽变了，但是关注南侨机工的情结依旧不变、依然浓烈。

今年正值中国人民抗日战争胜利和世界反法西斯战争胜利70周年纪念之际，笔者强烈感到，纪念抗战胜利，不能忘记我们的海外华侨！三千多名南侨机工毅然回国参加抗日战争，是70多年前华侨史上轰轰烈烈的一大壮举，尽管世事沧桑，岁月流逝，但南侨机工的事迹不能被遗忘。为此，笔者将20年前出版的《陈嘉庚与南侨机工》进行修订增补再版，以《烽火赤子心：滇缅公路上的南侨机工》一书向抗战胜利70周年献礼！

本书的编辑出版，首先感谢陈嘉庚先生之侄、新加坡中华总商会前会长陈共存先生的鼓励与资助。还应感谢母校老师、华侨博物院名誉院长陈毅明女士的提携扶助，多年来她对本课题加以关切指导，并且为本书作序，勤勉有加。还要感谢中国侨联主席林军的关心与支持，并赐题词。

值得特别一提的是，作为向纪念抗战胜利70周年献礼，今年本书的出版，得到全国政协委员、中国侨联常委、云南省南洋华侨机工回国抗战

历史研究会会长林晓昌先生，中国侨联副主席、福建省侨联主席王亚君女士，泉郡昭惠庙理事会理事长赖传义诸热心人士的鼎力支持与资助，以及新华出版社张谦女士花费大量时间精心编辑，在此一并谨致崇高的敬意与由衷的谢忱！

中国泉州 林少川谨志

2015年7月7日

于华侨大学川流不息斋

# 序 一

陈共存

1986年，我们组团访问云南，同时也去滇缅公路走了一趟，慰问被历史遗忘了的一群参加抗战的华侨机工。他们的遭遇及可歌可泣的历史，在本书中已有详尽的记录，不多赘述。

三千多名南侨机工回国参战，其中一千多人在抗战中为国牺牲，战后复员回返南洋的只及三分之一，其余的三分之一分散在国内各个省份，幸存者剩下一百多人。

1987年，见到华侨大学林少川先生所写的《一个华侨机工的经历——记滇缅公路的南侨机工的蔡汉良》一文，于是特约他来会谈。林先生对南侨机工的专题特感兴趣，在福建省已访问了一些尚健在的老机工，我为了不使这段轰轰烈烈的历史湮没无闻，于是就鼓励和资助林先生沿着滇缅公路考察南侨机工史迹，深入云南、四川、贵州、湖南、广东、广西以及海南，寻踪觅迹，访遍天涯海角，对一百多位幸存机工及部分家属，作详细的专题采访，收集资料。他经过了两年奔波跋涉、四年的呕心沥血，终于整理出这部专著，把南侨机工为国牺牲所经历的惊天动地、轰轰烈烈、流离失所、痛苦悲惨的史实，原原本本地呈现在读者的眼前，作为教育后辈珍贵的历史教材。

此外，本书的付梓问世还要感谢在华侨大学陈觉万校长、郑民所长的推动与大力支持。

1993年9月

## 序 二

时任厦门华侨博物院副院长 陈毅明

移居海外的华侨及其后裔，人数众多，遍布世界各地。华侨是和平移民，是开拓者、建设者，和当地人民肩并肩，互相学习，携手合作，同甘苦、共患难，为促进中外经济、文化的交流和人类社会的进步，作出了卓越的贡献。

旧中国的贫穷、落后，使华侨备受屈辱，成了任人宰割的“海外孤儿”。华侨切身感受到弱者的悲怆，他们把自己的命运同祖国的兴衰存亡紧紧联系在一起。华侨盼望中华振兴，自立于世界民族之林，以保障自己的合法地位。华侨情系故土，许多人倾其所有，支持家乡的建设和公益事业。华侨有功于革命，被孙中山先生誉为“革命之母”。中国抗日战争取得了伟大的胜利，这是整个中华民族浴血奋战的结果。华侨在这场反法西斯侵略战争中，亦尽其天职，功勋卓著。

1931年，日本帝国主义发动“九·一八”事变，激起了海外华侨的无比义愤，掀起了大规模的抗日救国运动。

“卢沟桥事变”后，海外华侨更是爱国热血沸腾，民族义愤填膺，同仇敌忾，抵制日货，出钱出力，源源不断地向祖国输送捐款、药品、服装、汽车、飞机，并把支援中国抗日的浪潮推向世界各地。

1939年，中国沿海港口全都被日寇占领或封锁，刚修通的滇缅公路成为保障获得抗战前线补给的唯一国际通道，急需大批汽车司机和修理人员。著名华侨领袖、南侨总会主席陈嘉庚先生为此发出号召，组织三千两百多名南侨机工分九批回国支援抗战。

南侨机工回国参战的事迹令人感动，尽管各人的经历各异，但他们都是



响应陈嘉庚先生的爱国号召共赴国难的。几乎每个人回国参加抗战的经过，都是一段可歌可泣的史实！

奋战在千里滇缅公路军事运输线上的南侨机工，他们忠于职守，技术娴熟，工作相当出色。应该特别提到的是他们从南洋回来，所经受的困难确实很多，包括工作条件差、水土不服以及自然环境和社会环境骤变所带来的种种困难。但艰难险阻何所惧？他们不愧为顶天立地的英雄汉，他们之中有一千多人为抗战的胜利而献出了宝贵的生命，约占总人数的三分之一。滇缅公路是战时我国唯一的国际军事运输线，南侨机工的作用，不仅在于他们出色地完成了运输任务本身，而更在于他们回国抗日建殊功的英雄壮举。

南侨机工的英雄壮举，雄辩地说明了华侨对祖国抗日战争作出了极其巨大的贡献，为世界反法西斯战争立下了不可磨灭的功勋。

南侨机工的爱国主义精神，是我们中华民族的骄傲，其赤子情怀是我们中华民族之精魂。

然而，意想不到的，南侨机工满腔热情为抗日而归，竟遭到了当时有关当局的苛求苛待。1942年滇缅公路被日寇切断，当局无视南侨机工抛家别亲回国效劳的实际情况，突然宣布解散，使广大南侨机工陷于走投无路的境地。

华侨领袖陈嘉庚先生非常关心南侨机工。他不仅亲自率领南侨慰劳团视察滇缅公路，调查机工情况，向当局提出保障机工能正常工作的要求，并以南侨总会主席的名义，派刘牡丹、庄明理、侯西反向当局进行交涉，敦促善待机工。抗战胜利后，经陈嘉庚先生的有力交涉，才使一千多名南侨机工复员南返。

战后留居国内的南侨机工亦逾千人，不久就又陷入内战的痛苦之中。这些抗战救国的有功之臣，渐被遗忘了。新中国成立后，南侨机工和全国人民一样，当家作主，以火热的激情，投身于祖国的建设，过上了一段开心的日子。但由于极“左”路线的干扰破坏，特别是“文化大革命”的十年浩劫，他们因“南侨机工”的历史而受到不同程度牵连。

人民不会忘记他们。1986年11月，陈嘉庚先生之侄、新加坡中华总商会会长陈共存先生率新加坡考察团，在全国侨联、全国政协等有关单位的支持和陪同下，赴滇缅公路访问了留居云南的南侨机工。这一行动，代表了海内外各界人士的愿望，引起很大的反响。当时我被邀请，本应随陈共存先生参



3、云南：昆明、玉溪、曲靖、沾益、路南、禄丰、楚雄、大理、保山、芒市、畹町、瑞丽。

4、四川：峨眉、成都、雅安、乐山、宜宾、泸州、重庆。

5、贵州：贵阳、安顺。

6、广东：广州、台山、深圳、韶关、英德、陆丰。

7、广西：南宁、柳州、桂林。

8、海南：海口、文昌、琼海（嘉积）、万宁、三亚、东方（八所）、儋县、琼山、定安、琼中、通什。

# 回国参战 功昭日月

——纪念南侨机工回国参战五十周年

(1939~1989)

—

在艰苦卓绝的抗日战争中，国土沦亡、生灵涂炭。广大海外侨胞，同仇敌忾，不仅从精神上物质上全力支援祖国，而且直接回国参军参战。滇缅公路上三千多南侨机工的辗转战斗，浴血牺牲，就是其中突出的事例。

星移物转，半个世纪过去了，为缅怀抗战史上这段几乎被遗忘的南侨机工可歌可泣的史实，笔者在海外知名人士陈共存先生（陈嘉庚之侄、新加坡中华总商会前会长）和华侨大学校长陈觉万教授的热心支持下，沿着滇缅公路考察南侨机工史迹，深入云南、四川、贵州、湖南、福建、广东、广西及海南岛，寻踪觅迹，访遍天涯海角，终于对目前国内幸存的100多位南侨机工及部分遗属作了比较详细的专题采访，收集、抢救和整理了大量第一手资料（包括口述录音、历史证件及现状实录），其中诸如南侨机工回国参战的日记手稿、南侨机工纪念章、侨务委员会奖状、军事委员会证明书以及“南侨慰劳团”视察滇缅公路的锦旗等。这些珍贵文物史料（见本书《南侨机工图片集》）无疑是华侨参加抗战最真实的历史见证。

“南侨机工”的全称是“南洋华侨机工回国服务团”，是抗日战争时期从南洋各地回国支援抗战的华侨汽车司机与修理技术人员的通称。由于抗战爆发，我国沿海口岸及对外交通要道先后沦陷，国际军援运输濒临断绝。1939年新开辟的滇缅公路（1938年动工修筑，1939年1月10日正式通车），

成为战时我国西南大后方唯一的国际通道。滇缅公路自云南昆明至缅甸腊戍，全长1146公里。内可联川、康、黔、桂四省，外可通曼德勒、仰光，成为我国与东南亚联系的纽带，海外华侨捐赠的军需物品、药物和世界各国支援的军火武器均赖此路输入。新抢修的滇缅公路地势险恶、山高谷深、崖壁陡峭、山路崎岖，沿途要翻过海拔三千多米的横断山脉、怒山和高黎贡山；要横跨水流湍急的漾濞江、澜沧江和怒江；还要穿越亘古荒凉、人烟稀少的“烟瘴之地”。这样恶劣的行车环境，非熟练的机工难以胜任，因此急需大量技术娴熟的司机与修理工。但当时国内驾驶人员十分匮乏，从头训练这种人才，远水救不了近火。于是，国民政府军事委员会西南运输处主事人宋子良致电“南侨筹赈总会”主席陈嘉庚先生，企望代招募华侨机工回国，以救燃眉之急。陈嘉庚先生急祖国之所急，立即于1939年2月7日发表《南侨总会第6号通告》，并在报上刊登广告，号召机工回国服务，共拯危亡。

机工招募的条件是：一、能驾驶大型货运汽车的司机及修理工。二、年龄在20岁以上，40岁以下，持有当地（侨居地）汽车驾驶执照者。三、略识中文，略会讲普通话，无不良嗜好（尤其不嗜酒）。四、凡应募者，须持该地筹赈会或商店介绍函，知其平素确具爱国志愿。招募广告附告：各地筹赈会负责征募，考验合格者报南侨总会。

国家兴亡，匹夫有责。陈嘉庚先生振臂一呼，立即得到南洋华侨的热烈响应。南侨机工赤诚报国的壮志情怀，是十分动人的。陈嘉庚先生在《南侨回忆录》一书中写道：“有一修机工在洋十年，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。”据笔者到滇缅公路实地寻访，《南侨回忆录》所记载的这位机工，就是新加坡的英国汽车公司卓有声望的机械工程师王文松。当时招募广告规定机工月薪仅国币30元，而王文松却抛弃200坡币（折合国币近700元）的月薪，自甘牺牲，并带领一批伙伴，自备全副机修器具回国。由此可见，南侨机工的爱国情操与奉献精神是何等高尚！王文松在滇缅路上任下关修理厂厂长，为抢修抗战军运车辆贡献殊多，不幸于抗战后期因车祸殉国。同伴中幸存者韩利丰、黄守琛老人向笔者追述半世纪前与王文松“青春作伴好还乡”的难忘经历，感慨万千！

特别值得一提的是，笔者在贵州采访了一位将全家老小送回故乡而铁心参战的新加坡华侨机工许志光，他仍珍藏着1939年3月13日陈嘉庚先生亲笔签署的一封信，信上写道：“华侨青年许志光君，热心国家，此次毅然牺牲原

有职业，回国服务司机工作，帮助国家，殊足钦佩。现伊母亲及其妻子，拟不日迺返原籍安居……希予以特别优待。”在这封历经半世纪沧桑的珍贵信件中，赤子之心，跃然纸上！

机工队伍中，也有几位热血的华侨女青年。槟城筹赈会妇女部职员白雪娇（现为广州师院副教授），瞒着双亲报名参加机工队，临行才留下一封家书，信中写道：“亲爱的父母亲，别了，现在什么也不能阻挠我投笔从戎了……此去虽然千山万水，未卜安危，但是，以有用之躯，在有用之日，尤其是在祖国危难的时刻，正是青年奋发效力的时机。这时候，能亲眼看见祖国决死斗争……自己能替祖国做点事，就觉得此生无负于祖国！”信的全文发表在1939年5月19日的《光华日报》上，现在读来，依然令人振奋。另一位被何香凝题词誉为“巾帼英雄”的海南籍马来亚华侨机工李月美，女扮男装与弟弟李锦容一起回国参战，则更富有传奇色彩。有一次，李月美翻车受伤，幸亏及时被送到医院抢救才脱险，人们也才知道“他”原来是女郎。后来，李月美与一位对她精心护理的海南籍华侨机工杨维铨在患难中结成伴侣，一时传为佳话，被当时海内外报章誉为“当代花木兰”。

类似事例，不胜枚举。当时这些海外赤子，有的是放弃海外待遇优厚的职业而回国；有的年仅十七八，却虚报为二十岁才够条件回来；有的惜别未婚妻而奔赴抗日疆场，并约好胜利归来再相会；有的已经结婚却毅然别妻离子投报祖国；有的因家长不同意，则改名瞒着家庭秘密参加机工队伍……总之，踊跃报名的动人事迹，感人肺腑，无法尽述。仅在1939年的半年内，前后共有9批机工回国，总数达3200多人。他们当中，既有普通司机、修理工，又有富家子弟、工程师、大学生等等，但都在爱国号召下不落人后，共赴国难。正如《新华日报》1941年1月27日所报道的：“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！”

## 二

三千多南侨机工回国后，经昆明潘家湾训练所的短期军事、业务集训，便先后编入西南运输处属下的十几个大队以及后来专门组建的“华侨运输先锋大队”（分第一、第二大队），奔赴滇缅公路沿线服务。修理工除部分分队维修外，其余都分配到芒市、保山、下关、昆明、贵阳、重庆等地的修理

厂。南侨机工开车的地方很广，四川、贵州、湖南、两广以及越南、缅甸仰光等地都有他们的足迹，但主要还是集中在滇缅公路上。据南侨总会《大战与南侨》一书记载：“滇缅公路上的熟练司机有半数以上是南洋回国华侨。”可见，南侨机工成为“抗战输血管”——滇缅公路上的一支主力军。

云南“南侨机工联谊会”理事长杨保华、副理事长王亚六回忆说，当年他们刚从海外回来，一下子投入紧张的军事运输，要闯过种种难关。首先是“险路关”：滇缅公路蜿蜒在横断山脉纵谷区，海拔自五百至三千多米，沿途悬崖、峭壁、陡坡、急弯、险谷、深流，令人惊心动魄，满载军火物资的卡车行驶在如此险峻的路上，稍一不慎，便车毁人亡，有的甚至连尸体也找不到，南侨机工的无名英雄们付出了惨重的代价。其次是“雨季关”：由于滇缅公路突击建成，路基未稳，路面狭窄，坑洼坎坷，一至雨季，泥泞粘滑，行车犹如老牛拖犁，裹足难前，塌方险情，更是屡见不鲜。但是，南侨机工早有精神准备，每人都随车带有厚木板，遇到险路段则随时铺垫，冒险通行。第三，还要闯过“瘴疠关”：由于滇西至缅北一带，是世界上有名的“烟瘴之地”，毒蚊猖獗，恶疟流行，对每位机工构成很大威胁。据《新华日报》1941年1月27日报道：“当此路通车之始，华侨司机就做了开路先锋。他们驾车驰至芒市、遮放一带，每天遭遇流行的恶性疟病，平均每日死亡约计七八人。”此外，还有“空袭关”：日寇为了封锁滇缅公路，时常派飞机空袭、轰炸，尤其是1940年10月，“滇缅路重开之后，敌机的轰炸，愈演愈烈。但华侨司机们并不因此而气馁，他们自动踊跃地参加华侨义勇抢运大队，在敌机机翼下拼命地为祖国抢运抗战物资，前仆后继，以加紧运输来为死难的同胞复仇！整个滇缅路的运输就依靠这些抗战英雄的壮烈牺牲来维持！”。当年滇缅公路上抢运抗战军火，其艰辛状况可想而知。然而，南侨机工却风趣地向海外亲人描述，滇缅公路的车队是穿行在“风花雪月”之中（即云南沿途风物的四大特点：下关的大风、祥云的茶花、苍山的积雪、洱海的明月），表述了其革命乐观精神。

由于滇缅公路的运输不断补充了抗战实力，对日本妄想迅速灭亡中国的企图构成障碍，因此，日寇将切断这一国际要道作为重点目标。1940年，日本玩弄外交手腕逼英国宣布封闭滇缅公路三个月（7月18日至10月18日）。消息传出后，南侨机工组织了一次突击“大抢运”，夜以继日，将大批军火赶在封闭前抢运入国境来，立了功勋。当滇缅公路重新开放后，日机则更疯狂

轰炸功果乔与惠通桥，企图切断滇缅路的咽喉。据统计，自1940年10月18日至1941年2月27日的130多天內，日寇出动飞机400多架次，轰炸滇缅路的重点桥梁达20多次。其中严重的有，1941年1月23日，功果桥遭到9架日机的狂轰滥炸，有一半桥面坠入澜沧江中，敌广播“滇缅公路已断，三个月内无通车希望”；然而，南侨机工却用144个汽油桶扎成大浮筏，冒险将满载军火的车队及时抢运过江，使军运大动脉畅通无阻。

1941年底，太平洋战争爆发，日寇大举进攻东南亚。1942年2月，南洋群岛各地先后沦陷，日军由泰国入侵缅甸。为保卫滇缅公路，根据中英协定，中国派遣10万远征军入缅与英缅联军并肩作战，但因种种原因，战事失利。3月8日，仰光沦陷；4月下旬，日军占领腊戍，随即以装甲车为导，用汽车载运步兵先遣队沿滇缅公路向中国境内推进；5月3日，日军占领我国边陲城镇畹町；4日攻下龙陵；5日挺进至怒江惠通桥西岸。为阻止日军东进，国民党军队自炸惠通桥，致使数百名南侨机工、近千辆汽车及数万名缅甸华侨难民未及过桥而被阻于怒江天险。这些南侨机工有的冒险渡过怒江，有的上山参加游击队，还有不少人被日军抓去惨遭杀害。至此，敌我双方隔江对峙，滇缅公路的国际运输终于被切断了，国内运输只剩昆明至保山之间的路段继续运行。

随着战局的恶化，南侨机工面临更加严峻的考验。三年多来（1939年1月10日至1942年5月5日）发挥过重要作用（抢运45万多吨军火）的滇缅公路一切断，西南运输处（此时已改为中国缅运输局）竟然对回国参战、屡建功勋的南侨机工撒手不管。除一小部分被留用外，多数机工被遣散，突然间成为无业游民，生活陷入困境，而国民政府竟无一部门过问。当时南洋已沦陷，侨汇中断，有家归不得，许多机工无依无靠，只得四处飘零，流离颠沛，有的竟在贫病交迫中悲惨地死去。尽管处境艰难，但南侨机工仍不忘矢志报国的夙愿，积极做好力所能及的抗日工作。根据在东南亚开展敌后斗争工作的需要，有一部分南侨机工被盟军选派进行训练，然后潜往南洋日军占区担任地下情报工作，侦察日军动态，为国际反法西斯斗争作出新贡献。泰国华侨机工蔡汉良，曾于1944年被派往泰国，侦察拉温日军基地。由于他熟悉当地情况，深入虎穴，巧妙周旋，终于摸清敌情，配合盟军一举摧毁拉温日寇军事基地。另外，也有数百名机工奉命随盟军赴印度服务，他们协助盟军搞军运后勤，并为中印公路和中印输油管的修建奉献了力量。此外，值得一提的



是，那些历尽艰辛流落在国内各地的南侨机工，他们都尽力参加收复滇西的战斗以及各地的对日反攻，坚持到最后。

### 三

1945年8月15日，日本投降了，亲历抗战征程的南侨机工欣喜若狂，其心情的亢奋，有如杜诗所描述的“剑外忽传收冀北，初闻涕泪满衣裳”。抗战胜利了，南侨机工的历史使命完成了，于是要求复员南返。可是国民政府当局却拖延阻挠，致使机工迟迟未能南归与亲人团聚。

抗战刚结束，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，却无效果。据《星州日报》1946年5月30日载《庄明理谈华侨机工现况》称，庄明理曾向当局提出八项要求：1、办理各线华侨机工总登记；2、设法安置失业机工，或将其遣送南返；3、办理华侨机工分别登记，有工作可做而不愿南返者，请政府保障他们的生活，失业者应从速收容，并作复员工作之准备；4、向英政府办理机工南返手续；5、在交通恢复后，给予机工南返的优先权；6、发给南返机工服装；7、发给机工奖励金，一方面作为奖励，另一方面作为南返生活费；8、发给服务证明书，并通令海外华侨优先任用机工。此外，还提出一个特别要求，就是在抗战期间，或行动有失检点、或因怨谤而被禁锢的机工，请政府从速提审，分别轻重，迅速遣送回南洋。

庄明理向国民政府侨务部门提出上述要求后，1945年10月，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、后方勤务部等举行联席会议，一致认为所提要求极为合理，即席通过。但此次会议之后，直到11月底至12月初，当局仍未公布任何正式实施办法。到了1946年3月，庄明理再到侨务部交涉，当时侨委会委员长陈树从答应请政府拨款国币一百万元，交华侨机工互助会负责人办理紧急救济。不久，庄明理返新加坡向陈嘉庚先生请示协助机工南返问题。但两个月过去后，政府一百万元紧急救济还没着落，至于遣散机工事，更如石沉大海。

为机工复员事，设在云南的“华侨互助会”亦做了大量工作，首先是进行华侨机工总登记。据华侨互助会《南风》半月刊记载，第一期总登记，机工人数共1203人，其中新、马有1061人，占87%，而后来获准遣返、享有奖