

系列之華僑抗戰

抗戰勝利80周年

1945-2025

掃碼睇片



●南僑機工張金炳拍攝的桂越公路照片。
香港文匯報廣西傳真

編者按

抗日戰爭持續十四年，海外華僑從未缺席。自1931年九一八事變起，愛國僑胞慷慨捐資捐物支援前線；擁中共背景的僑團更在國際場合揭露日軍侵略暴行。1933年長城抗戰後，《八一宣言》率先號召華僑共赴國難，數百個海外僑團迅速成立，募捐工作因而持久且有序。1937年七七事變爆發後，華僑不分黨派，持續大規模捐贈，甚至遠赴前線，以生命捍衛家國，生動詮釋「身在異邦，心繫中華」的民族精神。

本系列通過檔案揭秘、人物口述與走訪調研，還原80多年前海外華僑支援祖國抗戰的生動史詩，致敬他們的愛國壯舉，喚醒大眾對那段集體記憶的珍視。

抗戰期間華僑的主要貢獻

華僑數據	抗日僑團	捐贈匯款	投資建設	回國參戰	海外抗日	參加盟軍	南僑機工
抗戰時，中國於海外華僑約800萬人，其中約400萬人以義捐、義演、義賣、僑匯、認購國債等多種方式為祖國抗戰捐款捐物籌措軍費。	世界各地各種抗日團體最多的時候達到了3,940多個。	捐款總計超過13億元，僑匯達到95億元以上，佔到當時中國軍費的43%。認購各類救國公債達11億元，佔國民政府戰時公債總額的三分之一以上。	積極投資國內的經濟建設，創辦了適應抗戰需要的企業，總投資額達到16億元。	美國廣東籍僑胞4萬多人；美、加、菲等國航校大批飛行員回國參戰，佔當時中國殲擊機飛行員四分之三，成為中國空軍的作戰主力。	參加東南亞各國義勇隊的華僑，總數保守估計在2萬至3萬人間。其中僅「馬來亞人民抗日軍」就有1,000多名華僑犧牲。	1.3萬餘名華僑參加了美國陸軍，約佔當時旅美男性華僑總數五分之一以上。	南僑總會招募了海外超過3,900名華僑司機和修理工，將75萬噸作戰物資運送到前線。其中大約1,800多人為國捐軀。



●南僑機工在國外大多生活優渥，此為出發回國前南僑機工的合影。
香港文匯報廣西傳真



張華展示爺爺張金炳當年和其他南僑機工同仁的合照。
香港文匯報廣西傳真



桂越公路的線路圖

正面戰場硬剛日軍 華僑駕炸藥車衝敵陣

爺鄧林瑛也參加過昆侖關戰役，「昆侖關戰役打了25天，我爺爺就參加了15天。」

被爆炸掀飛10米昏迷三天

鄧林瑛是泰國歸僑汽修技師。1939年12月，他接到軍事任務，要求他駕駛滿載炸藥的卡車衝擊日軍陣地。「我父親說，爺爺後來每次講起這段經歷時，右手都會不自覺地摸向肩膀的傷疤。」鄧祖勝的聲音有些哽咽，「在槍林彈雨中，爺爺猛踩油門衝向敵陣，直到最後百米才縱身跳車。但滿車炸藥爆炸的氣浪將他掀飛十幾米，醒來時已在醫院裏昏睡了整整三天，身上還有乾涸的血跡。」說起爺爺的英勇，鄧祖勝仍感慨良多，照片中的爺爺彷彿在說，「記住，愛國不是口號，是行動。」

穿越火線搶修電台

1940年昆侖關的冬夜，中日軍隊激戰正酣。通曉無線電知識的華僑馮家瀛接到緊急搶修某營級電台的任務。穿行於激烈的戰場，馮家瀛親眼目睹傷員血肉模糊地被抬下陣地。「雖然當時父親當時很年輕，但他仍義無反顧。」馮建群接受香港文匯報採訪時說，「父親說，電台修好的那一刻，所有恐懼都消失了。」

鄧祖勝父子是在翻查檔案史料時才得知爺



1939年回國的南僑機工舊照。
香港文匯報廣西傳真



張金炳拍攝的卡車翻覆的照片。
香港文匯報廣西傳真

支援抗戰功勳卓著 遭日軍屠戮報復

華僑積極參與（見上表），為中國抗戰作出足以改變抗戰歷史的重大貢獻的同時，也被日軍視為「眼中釘、肉中刺」。1942年，為配合東南亞戰略，日軍出兵侵佔了新加坡、馬來亞、緬甸等諸多東南亞國家，佔領伊始便展開對當地華僑的屠戮報復。

以新加坡為例，1942年2月18日至3月4日，日軍針對在新「抗日」分子進行系統性的清洗和屠殺，其中華人，特別是讀書人尤為是日本軍方的目標。這場被史學界稱為「肅清大屠殺」的反人類事件，雖然在戰後被日本政府承認，但其規模一直未有定數。日方聲稱，死亡人數不超過6,000人。但日本學者戶谷由真於2015年出版的《1945-1952年亞洲及太平洋地區的正義：盟軍戰爭罪起

訴》一書稱，當時日軍作戰參謀部高級官員下達了要殺死50,000名華僑的命令。

新加坡首任總理李光耀本人就是上述「肅清大屠殺」的經歷者，他曾表示可核實的死亡人數達到「約70,000人」（含馬來西亞）。

1962年，日軍於新加坡「肅清大屠殺」的萬人坑被發現，新加坡國民要求政府向日索賠並要求日本正式道歉。1966年10月25日，日本政府最終同意償還5,000萬新元的賠款，其中一半為贈款，其餘為貸款。然而和對待「慰安婦」制度受害者的態度一樣，日本未有正式道歉，且避免使用「損害賠償」或「賠償」等詞語，同時拒絕對大屠殺承擔法律責任，包括對事件進行官方調查。

華僑機工抗戰熱情遭冷對

公司向，並向陳嘉庚提出代為招募機工的請求，其保證稱：「除薪水外膳食衣服醫藥概由政府供給。」惟當南僑機工回國才發現，根本無法獲得基本保障。有人給陳嘉庚寄信稱，「待遇甚劣，不依照所約辦理，如寒衣宿舍醫藥均缺乏，各站辦事人乏精神，手續繁瑣，遲慢，站段無車屋，救濟車及修理器不備，辛苦難以言狀，常有貨車損壞停於山地無人處，車上機工飢寒至兩日之久。」

官樣文章卸責 委員長不制妻弟

據雲南省檔案館保存的《華僑機工吳再春烈士殉職紀念碑文》顯示，1939年7月吳再春在滇緬公路運輸途中因衣衫單薄被凍死，引發僑界震

相比索要捐款和捐物，華僑青年回國抗戰的熱情，並未獲得國民黨當局的重視。在投身西南運輸處後，國民黨當局承諾的補給、醫療等均成了空頭支票。據戰後不完全統計，3,900餘名南僑機工，因瘧疾、轟炸以及山路險峻而殉職者，達1,800多人。這意味着，病凍等非戰鬥減員也是造成機工犧牲的主要原因之一。

承諾淪空文 機工飢寒交迫

陳嘉庚在《南僑回憶錄》一書中記述，廣州淪陷後，西南運輸處主任宋子良在新加坡組建「西南運輸

去國仍懷鄉 捐軀赴國難

四千華僑穿越生死線

接通抗戰運輸動脈

深度報道

日本發動侵華戰爭後，中國沿海港口先後淪陷，國際物資無法運抵中國戰場。1937年至1945年，中國與國際社會合力開闢新運輸線，新疆——蘇聯運輸線、滇緬公路、桂越公路、滇越鐵路、駝峰航線、史迪威公路接連投入使用，源源不斷的援華物資抵港待轉運。1939年僑領陳嘉庚發起招募，3,900（國新辦2015發布會數據）多名南洋華僑青年毅然告別優渥的生活，分15批穿越烽火，其中9批經越南海防、河內，從鎮南關（今友誼關）踏入國門，奔赴滇緬公路與桂越公路的生死運輸線，以血肉之軀將75萬噸（含滇緬公路45萬噸）作戰物資運送到前線。

●香港文匯報新聞調查部

「這張照片是爺爺最珍貴的記憶。」53歲的張華，向香港文匯報記者展示着爺爺張金炳遺留下來的相冊，鄭重地指着照片中翻覆的迫奇軍用卡車對記者說。她直視記者的眼神，好像在確認記者是否也同她一樣，看到了她眼中爺爺熱血澎湃的那個年代。

1938年10月，武漢會戰尾聲，日軍突襲大亞灣迅速搶佔了廣東惠陽、增城和廣州。是月底，廣州港與武漢先後淪陷，中國本土海運補給線最後一個大動脈——粵漢鐵路，被徹底截斷。人民網數據稱，自七七事變至廣州淪陷的15個月中，粵漢鐵路共運送部隊200萬人次，軍用物資超過70萬噸（台《中華科技史學會刊》第23期刊載有關數據認為，軍用物資量為54萬噸）。陳嘉庚在《南僑回憶錄》中記述：「海口（海運港口 編者註）概被敵侵佔、外貨可入口者，只靠香港安南（越南北部舊稱 編者註）兩路而已。」這令滇緬、桂越公路，成為了中國獲得國際補給的重要通道。

華僑青年踴躍報名

1939年2月7日，僑領陳嘉庚以「南洋華僑籌賑祖國難民總會」主席身份，在新加坡發布通告正式招募南洋華僑青年回國參加抗戰運輸工作。一直忙於抗戰勸募、與叔父僑居馬來西亞從事會計工作、25歲的張金炳此前從未摸過方向盤，「爺爺馬上就去報名學車，一個月就拿到了駕照。」張華說，「太叔公急得直流眼淚，但爺爺決心已定，太叔公只能眼睜睜地看着他出發了。」

1939年2月回國的林福來，服務於西南運輸處第十四大隊，負責從下關把九大隊從滇緬公路運抵的軍火和汽油等抗戰物資轉運昆明。沿途山高谷深，坡陡彎急，路面狹窄，一次他在



●1939年，19歲的陸漢初告別馬來西亞的家人，成為第三批南僑機工。
香港文匯報廣西傳真

國內南僑機工皆已走入歷史

由南洋華僑機工眷屬南寧聯誼會籌建的南寧明秀校區「南僑機工回國抗日陳列室」展廳中，一條「24道拐」盤山公路模型蜿蜒險峻；四周掛滿泛黃的照片，那是機工們青春洋溢的臉龐。談起1996年籌備時聯誼會顧問殷紅回憶時語帶哽咽：「張華姑哭着抱來三冊相冊，每張照片背後都是機工們沾滿機油的手印。」

2022年10月29日8時04分，最後一名南僑機工在重慶永川辭世，享年96歲。自此這些經歷過抗戰、居住於國內的南僑機工已全數走進了歷史。「今年7月7日至13日，我們重走了父輩戰鬥過的路線，從南寧經龍州、憑祥到友誼關。」聯誼會會長梁衡說，「我們不是守護過去，而是在搭一座記憶之橋。」