



76年前，当得知抗战的运输线缺少汽车司机和修理人员时,3000 多名南洋机工抛家舍业,回到祖国,在千里滇缅路上书写着不能忘却的历史——

“把自己的生命，赋予国家”

本报记者 黄榆

9月2日，人民大会堂，国家主席习近平把一枚抗战胜利70周年纪念章亲手颁发给陈嘉庚的长孙陈立人。习近平说，中国有今天，这位华侨付出了很多。

这枚纪念章，属于陈嘉庚——南洋华侨志愿抗战领袖，也属于那段岁月……

从那段岁月中走来的老人，罗开瑚，是当年参加“南洋华侨机工回国服务团”的一名机工。

76年前，当得知抗战的运输线缺少汽车司机和修理人员时，3000 多名南洋机工抛家舍业，回到祖国，投身到抗日战争的洪流当中，不惜牺牲生命。

那时，他们年轻，满腔热血。

76年后，当举国都在纪念抗战胜利70周年，为气势恢宏的阅兵方队欢呼雀跃之时，已近百岁的老人罗开瑚，在电视画面中平静地看着抗战老兵的受阅车缓缓驶过天安门。如今，他们已风烛残年。



初秋的昆明阴雨绵绵，西山公园森林茂密，花草繁盛，清幽秀美，在这享有“滇中第一佳境”之誉的苍松翠柏间，巍然矗立着一座“南洋华侨机工抗日纪念碑”，石头做成的浮雕摸上去粗糙冰凉，但那段历史，却不容忘却。

9月4日上午，《工人日报》记者来到昆明市篆塘路96号红砖小院里，拜访98岁高龄的南洋华侨机工罗开瑚。罗开瑚是目前健在的12位南洋机工之一，他曾担任云南省南侨机工联谊会副会长。

“这天气适合聊天，先喝杯咖啡，今天我精神好，慢慢和你聊。”罗老不良于行地走到客厅对记者说，“每天早上我都要喝杯咖啡，这是在南洋生活养成的习惯，回国后的70多年都没有改变，每天午餐结束后，都要遛弯，有时候兴致好，能跑到西立交桥。”

罗老先生家距“滇缅公路零公里处”不远。在昆明市西立交桥附近，有一个零公里起点的纪念标志，这是滇缅公路的起点，77年前，在这条中国人民抗击日本法西斯侵略的输血线、生命线上，有着一个特殊的群体——南洋华侨机工，他们和浴血前线的将士一样，用自己的方式进行着抗战。

史料记载，南侨机工在全长1146.1公里的滇缅公路上，在1939年至1942年的3年多时间里抢运抗日军用和其他物资50万吨，为祖国抗战做出了巨大贡献。其间，有1000多名南侨机工血染疆场。

记者了解到，截至今年9月9日，南洋华侨机工健在的只有12位，其中定居在云南的有两位，昆明的罗开瑚就是其中之一。

1937年7月7日，日本侵华战争全面爆发，日军迅速占领了京津地区和华中、华东、华南地区。战事吃紧，抗战物资紧缺，以陈嘉庚为首的爱国华侨纷纷捐款捐物。然而，沿海港口沦陷，香港至广州和香港经海防转越桂线入广西的两条国际通道也被日军切断，最后一条运输通道滇越铁路也因越南的沦陷被阻断，打通中国大后方连接国际的运输通道成了当务之急。

此时，一条从昆明至缅甸的公路修建，国内路段称之为320国道，史称滇缅公路。1938年8月31日，滇缅公路开通，成为中国与外部世界联系的唯一战略物资运输通道，公路和缅甸的中央铁路连接，直通缅甸仰光港，全长1146.1公里，中国境内长959.4公里。

忠诚，托起小岛不灭的明灯——记国网舟山供电公司东极供电服务站站长蒋海云

蒋海云，国网浙江舟山供电公司东极供电服务站站长，入选“最美舟山人”——浙江省第十一届职工职业道德建设标兵。这个曾被浙江省委书记夏宝龙“点赞”的供电站长是怎样的人？带着一份好奇，近日，笔者跟随蒋海云来到东极，记录了他一天的工作。

“站长在，我们心里就踏实了。”

蒋海云一晚没睡踏实。昨天下午2点，副站长王春银的一个电话，让他的心早飞到了百里外的东极。“站长，2号发电机出现故障，发不出电了。”“立刻启动维护中的1号发电机，绝不能造成长时间的停电。”

11点25分，航船终于靠上了东极本岛——庙子湖岛。上岸后，蒋海云直奔山顶的发电站，王春银和几名员工早已等在了机房内。穿戴好

1938年9月通车后的近4年中，从缅甸到昆明，彼时国内无力生产的汽车坦克、枪炮子弹、汽油钢材、药品纱布等维系几百万将士抗战所需的国际援助物资，就依赖这条道路运输。

1942年5月，滇缅公路被日军切断，随即中美开辟了驼峰航线继续为中国输送作战物资，但是航线之艰险，加之日本空军的拦截，导致空运经常损失惨重，远远满足不了中国前线的需要。

此时，中美决定从印度阿萨姆邦一个叫利多的小镇起修筑一条公路，穿越缅北茫茫林海和日军占领区，然后和滇缅公路连接起来，这就是中印公路。该公路成为当时中国和外界联系的重要公路，不仅要负责抢运军事物资，还要运输工业生产原料和大后方人民的生活物品。“西南运输处”负责相关运输事务，大量招募训练司机，大量司机被派遣至缅甸仰光接车，将国外援助和购买的汽车、卡车等组装完成，载上物资驶回西南大后方。从1939年至1942年的3年间，滇缅公路共抢运回国1.3万多辆汽车。

在汽车有了保障的情况下，最紧迫的问题当属司机与汽车机修人员的奇缺，尤其这条由无数老少妇孺抢修而成的临时公路，遍布高山深河急弯陡坡，极考验驾驶者的技术与胆量。“西南运输处当时已经把国内能搜罗到的司机搜罗遍了，会开车的人实在太少了，完全是稀缺的。”云南省档案馆研究员吴强说。

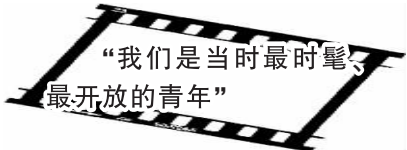
“滇缅公路遍布高山、深河、急弯、陡坡，对司机的技术和胆量是一种难以想象的考验，司机必须富有经验，否则极易出事。”罗老用小勺轻轻搅动杯中的咖啡回忆。

仰光港的进口物资已堆积如山，然而，当时的中国，大多数人都不懂得开车、修车，甚至许多人连汽车长什么样都没见过，这就让运输线陷入了“巧妇难为无米之炊”的困境之中。基于此种情况，当年旅居海外的华侨向祖国伸出了救援之手。东南亚华侨领袖陈嘉庚先生，在得知祖国需要大量汽车司机和修理人员之后，发出了“南侨总会第六号公告”，号召华侨中的年轻司机和技工回国参加抗战，与国家一同战斗。通告马上得到了响应，众多爱国华侨踊跃报名，有的甚至放弃了当时的优越条件，当时志愿回国援助抗战的华侨前后共有3193人。他们被称为“南洋华侨机工回国服务团”，先后9批回国。通告发出的第11天，被称为“八先锋”的第一批南侨机工即启程回国。

“南侨总会征募的基本条件是男性，20岁以上，40岁以下，持有当地（侨居地）汽车驾驶执照，略识中文，会讲普通话。”云云南洋华侨机工回国抗战历史研究会副会长汤晓梅告诉记者，不少侨民为了回国抗日，更改了年龄，最小的才12岁，更有甚者，隐瞒性别毅然加入抗战行列。“在当时，这些人称自己不是‘勇赴国难’，而是‘勇赋国难’，因为他们把自己的生命，赋予国家。”汤晓梅说。

关于南侨机工的文献和档案显示：实际参与抗战的南侨机工不止3193人，实际牺牲和失踪的南侨机工为1800余人。

当时的战歌有这样的歌词：“车在我们的手上，血在我们的胸膛，不怕山高，不怕路遥，快把运输任务送到。”



“我们是当时最时髦、最开放的华夏青年，个个是意气风发的青年，当时回来抗战的那种辛苦，是现在的年轻人无法想象的。”罗



开瑚用浓厚的闽南乡音对记者说。

罗老籍福建，为躲避战乱，祖辈搬到海南岛，后到南洋谋生。父亲当时在新加坡与人合伙开了家面包店，叔叔在马来西亚做酒店管理。

“16岁那年，父亲去世，为安葬父亲，家中还欠了一两百元的债务，海南打工的机会少，多半是务农，我不想这辈子在香蕉地里面度。”他说，“我和三个同乡一起来到马来西亚太平叔叔叔工作的酒店打工，一开始语言不通只能做洗碗工，每月6元马币，待了两年语言沟通没问题了，转做酒店招待员，工资一下就涨到20元马币，而且还有小费。这是个高档酒店，接待的都是洋人，在国外很多人都会开车，要求招待员必须会驾驶汽车，我平时得空就租车练习，买书回来学习，不到两个月就获得了驾驶资格证，也就是因为有了这项技术才有回国出力的机会。”

早在1939年，当绝大多数国人还没摸过汽车的时候，罗开瑚就驾驶着载重13吨的福特轻卡，到著名的69米长的美国GMC十轮大卡车，驰骋在抗战生命线——滇缅公路上。

“当时马来西亚太平有个华侨俱乐部，平时得空华人都去聚餐，我和黄铁魂是在这里看到‘南侨总会第六号公告’的，他比我早一批回国，我是第八批回国的。”罗老眼眶微红地说，“我们这批年轻人，当时在南洋并不愁吃穿，工作好薪水高，一个月生活费3元马币就已经过得不错了，到我回国的时候攒了200多元，本想寄回家，可是海南沦陷了，生我养我的那片土地被人践踏，我爱这片土地，所以我要回国尽力。”

1939年7月，21岁的罗开瑚作为第八批南侨机工回国。

一开始，罗开瑚在潘家湾接受为期半年的驾驶和军事训练。“主要训练如何开好车，如何防范空袭，车一人教练，教练要求非常严格，无论多么危险的地方，只准倒三把，必须撑过头来，否则就不合格，一天跑西山，一天跑筲竹寺，一天跑晋宁，到昆明周边那些危险陡峭的山路上去训练，直到练熟技术为止，

“走，马上去青浜铁塔查看。”

委托当地渔民顺途查看电力设施是蒋海云想出的一个办法。刚才，渔船老大王松财电话里告诉蒋海云，青浜铁塔的电线被一艘货船勾到了。电线被勾到是海岛电力设施最常见，也是最致命的隐患之一。

经过勘查，电线和铁塔未受到影响。这也让蒋海云开始思考如何更好地提醒过往的船舶注意保护电力设施。

“知识的积累永远没有尽头”

从北葡岛归来又赶往敬老院，回到办公室简单吃了晚饭后，蒋海云说要把下午发现的情况整理出来。笔者发现，在蒋海云的办公桌上，整齐地放着10多本笔记本。他将自己的工作经历汇编成册，倾囊相授。他常对员工们说，知识的积累永远没有尽头。

站在山顶鸟瞰，对岛上的每一条线，每一个点，蒋海云都了然于胸。也正是这种对事业的忠诚，才托起了小岛不灭的明灯。

（陈泽云 李彦）

一跑就是一两个月。”他说。“训练结束后，我被任命为华侨先锋队第一大队第二中队的班长，任务是从缅甸腊戍到中国畹町运输军需物资。月工资42元，一般司机只有36元。包包里随时都装着钱呢，胀鼓鼓的，那时候的消费水平很低，工资根本用不完，我们这些机工还算有钱人呢！”回忆起得意的时光，罗老笑呵呵地说。

“在滇缅公路上要经过这几个路段，陵-保山、保山-永平、永平-下关、下关-楚雄、楚雄-昆明。路况很差，都是红土路，烂泥坑路，头顶上是悬崖峭壁，车轮旁是万丈深渊，一不留神就会车毁人亡，每小时只能跑10-20公里，运输的物资有汽油、军火等。敌人的飞机还隔三岔五来轰炸，一旦炸中汽车，汽油着火、军火爆炸，九死一生。”罗老用低沉而冷静的声音对记者说。

黄铁魂是当年和罗开瑚一起回国的同事，他右腿上有一道深深的疤痕，那是1940年他驾驶卡车与迎面而来的车辆相撞导致的。“当时他都在观察天空中轰炸机的情况，没注意到对面车辆，所以出了车祸。”伤愈后，带着一张后方医院开具的二等残废证明，黄铁魂又重新回到车队执行任务。

滇缅公路上还有一个“杀手”——疟疾，俗称“打摆子”，发病不分时间和地点，有时候开着车就突然犯病了，机工们就把车停在路边，吃点药盖上被子捂着，挺过一个小时又继续开车上路。当时很多机工患上了恶性疟疾，由于缺医少药，很多人没有挺过来。“很多机工就葬身在滇缅公路上，我也没有幸免，病情很重，每隔一小时就发作一次，每天中午全身发冷，抖个不停，有时还发高烧，队友中都在传递‘老罗不行了’的消息，但我拉的是军用物资，不能耽搁前线战事，只好坚持一边治疗，一边跑车，没敢停下来。在运输途中突然‘打摆子’，就蹲在公路边抖上一两个小时，完了又继续上路，过了半年才慢慢见好。”他说。

1940年，南侨总会特派员的报告中写道：“机工、司机患恶性疟疾者，比比皆是，是在处服

南洋华侨机工驾车在滇缅公路运送物资

务之华侨机工，皆显面色青瘦，鸠形鹄脸，体格健康损失过半。”“所经各站设备极其简陋，所遇各华侨司机等多面无血色，带病多泪，目不忍睹。”



“记得炸断惠通大桥的时候，十分惊险，我开车刚刚过去十几分钟，桥就被炸断了，前一天接到通知去接机工家属，当时车上全是华侨机工的家属，下午四点我们从龙陵出发，第二天晚上七八点才到惠通桥。我们过了惠通桥才知道，鬼子化装成难民要去占领桥，当我们听到一片爆炸声时，我们才刚刚开出来一二十公里。”后来他从小保山当团长的朋友那里得知，炸桥时上面还有很多人，一路上还有难民没有过来，但是鬼子的大炮在那个时候已经暴露出来了，没有办法，只有炸桥才能保住抗战的后方。当时到惠通大桥的很多难民都被饿死，困死。他们过不了，也爬不走，结果死得很惨。在一年多之后中国军队反攻回去的时候，发现了很多难民留下的家当，其中还有一些金银首饰什么的。”

在缅甸路上有一条河，河桥被敌人炸断了，载重的汽车只能从临时搭建的浮桥上通过，随时都有掉进江里的危险，敌人又在后面追着，有的汽车掉下去就没有办法了，司机和其他机工一同回国，汽油什么的就只好再派人去取。

当时机工们驾驶的汽车主要是雪佛兰、福特，运输的物资有汽油、军火等。滇缅公路危机四伏，敌机隔三岔五来轰炸，一旦炸中，很难生还。除少部分机工因技术和路况不熟悉出事故外，绝大多数殉国机工是遭日军飞机轰炸而牺牲的。

“日本人的飞机从越南飞过来，一般早上起飞，下午必须返航，否则天黑就飞不回去，时间一长，南侨机工摸清了敌机轰炸的规律，上午12点至下午3点之间是敌机轰炸时间，这段时间内，我们就把车停在拉勒山上，借树

林隐藏起来。下午3点之后，再把车开出来，机工们常常要在夜间行车，稍有不慎，就是车毁人亡，尤其是龙陵到芒市这一段，国内的司机都不敢走，路面窄得只能通过一部汽车，只有我们敢走，因为南侨机工汽车驾驶技术熟练，”罗开瑚说，“技术对于个人来说很重要，可以自救、营生，更能为国出力。”

“在滇缅公路上，几乎每天都有机工牺牲的事情，我的很多老乡都牺牲了。日本兵太可恶了，有6个机工被他们抓到，全被活埋。”罗老说，当初在南洋应征报名时，华侨青年特别多，尤其以海南人居多。仅在太平埠，就有30多名海南人回国当机工。

1942年5月，滇缅公路因怒江上的惠通桥被炸而切断，运载军需物资的任务就此结束。这期间，牺牲在滇缅公路及滇缅战场的“南洋机工”逾千人，滇缅公路平均每公里就有一位机工牺牲。

“战后，有约1000人返回南洋，1000人留在中国。”研读过大量南侨机工文献、档案的云南省档案馆研究员吴强说。



2012年，央视纪录频道导演张兵用两年时间，以南侨机工为题拍摄了纪录片——“被遗忘的卫国者”。那时的他们只是一群普通的老人，很少被人提及。张兵常常感慨：“祖国需要他们时，他们义无反顾，说来就来。过了这么多年，重新面对他们，这些老人一个都没有抱怨，毫无要求。”他常想到一个问题：如果我是他们，我会像他们这样选择吗？“我们很长时间生活在和平年代，如果有一天，面对战争，我们会不会这样做？”

1942年，解散机工队伍，归国参战三年的南侨机工集体失业，两手空空，各谋生路。

翁家贵在美国空军招待所端过盘子，罗开瑚试着开过餐馆……一些机工应召继续从事军事运输，昆仑关战役，远征军人编都有他们的身影；一些机工服务盟军，一些机工投奔八路军；一些机工成了抗日各军的翻译员和情报人员；一些机工染上毒瘾，落魄潦倒；还有一些饿死、冻死，病死街头。

罗老和其他机工一起被解散，这以后他在下关、大理、畹町、昆明一带流浪，后来又和几个老乡一起凑钱开了家小饭店。“饭店每天都要接待好多流浪在昆明、下关的南侨机工免费吃喝，还对外营业，由于饭店每天都要接待好多流浪的南侨机工免费吃喝，没多久就倒闭了。”回忆起自己做的赔本生意，罗老爽朗地笑起来。

回不了马来西亚，加上举目无亲，罗开瑚在朋友的介绍下，到大理做起盐生意，还做了当地人的“上门女婿”，错过了1947年最后一架接他们返回印尼的飞机。

新中国成立后，罗老被安排到昆明五金公司工作，育有一子三女。

罗开瑚在那次的央视纪录片中说：“我就想说，最艰难的时候我们也熬过来了……所以今天，人们不要忘记我们伟大的祖国。”

是的，同样不应忘记的，还有为祖国赋予过自己生命的人们。

- 1. 南洋华侨机工在潘家湾培训
- 2. 机工队队员
- 3. 队员与运输车合影
- 4. 队员合影留念
- 5. 队员在休息站休息

照片制作 赵春青

力客户排忧解难。

作为电力服务窗口，该公司营业厅在负责磁卡售电、电费收缴等业务的同时，还承担业扩报装、表计异常处理、业务咨询查询等工作，平均每天接待客户600人次，每月受理客户业务报装量在3000件以上，每天接待客户300人次，每月受理收费业务超过万笔。2015年上半年，营业厅共受理报装业务达7262户，报装负荷42.06万KVA，全年受理变更、收费等业务16275笔，收取电费18.36亿元，受理业务咨询、查询服务6357笔。面对繁忙的营业厅工作，以及额外的社区服务活动，营业厅的6名女工用自己的辛劳来换取客户的满意。

目前，该公司各班组相继前往营业厅观摩学习、座谈交流，并在此基础上凝练出符合本集体工作实际的工作法，各类创新工作法如雨后春笋般涌现出来，呈现“百花齐放，万紫千红”的喜人效果。（李飞 张壮志）

让青年文明号的旗帜高高飘扬

这是一个由6名清一色女职工组成的为民服务的团队，她们朝气蓬勃又严谨细致，她们激情四射又务实踏实，她们用飞扬的青春谱写了一曲曲优质服务的优美赞歌，她们用真诚的奉献让青年文明号的旗帜高高飘扬，这就是国网江苏如东县供电公司营业厅。

她们担负着全县用电户的业务申请和用电咨询等工作。她们所在的营业厅，先后被评为“如东县十佳文明示范窗口”、“如东县十大杰出青年文明号”、“南通市巾帼文明示范岗”、“南通市青年文明号”、“江苏省巾帼文明示范岗”、“国家级巾帼文明岗”等诸多殊荣。

“只有诚心服务，才能赢得客户的信