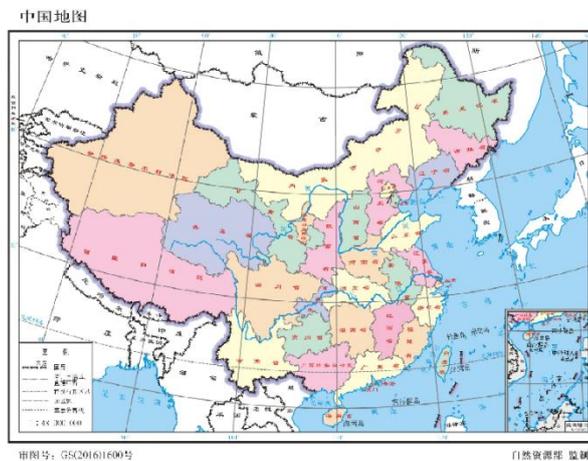


# 侨连山河牵心桥·百年天堑变通途

## ——爱国侨领的交通强国梦

厦门华夏学院马克思主义学院 乔紫薇

如果把中国地图上的公路铁路比作支撑国家的骨骼，那么连接这些骨骼的又是什么？我想，一定有一个“侨”字。这个字，左边是“人”，右边是“乔”（本义高大的树木），在近代中国的风雨里，它被赋予了更炽热的意义：海外游子以“人”为根、以“乔”为志，用双手架起跨越山海的“路”，更用赤诚铸就连通心灵的“桥”。我想这大概就是华侨与路桥，血肉与骨骼的关系吧。



### 一、近代中国的“路”与“困”

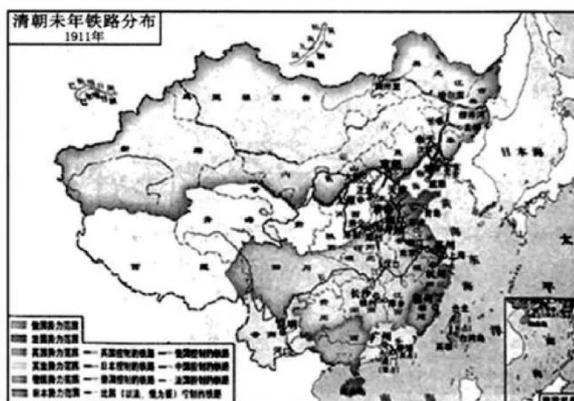
1919年，孙中山先生在《建国方略》中这样写到：“中国今尚用牛马及人力以运输货物，其落后可知……苟无铁路，国家无灵活运动之机械，则建设之事，千端万绪，皆不克举。”他大胆提出超前的规划设想：“修建10万英里（16.1万公里）的铁路，以五大铁路系统把中国的沿海、内地和边疆连接起来。”让“货畅其流，人便其行”。



但当时的中国什么模样？1911年全国铁路总里程仅约9000公里，且大多集中在东北和沿

海；公路更是寥寥，很多内陆地区“晴天一身土，雨天两脚泥”。孙中山先生痛心疾首：“交通为实业之母，铁路又为交通之母”。没有路，矿产运不出，工业品进不来，战时物资调不动，国家如何自强？

这份铁路蓝图，是近代中国知识分子的“觉醒之问”，却因军阀混战、列强环伺，成了难以落地的“纸上山河”。但历史的奇妙之处在于，总有人接过火炬，继续奔跑。而第一个接过这把“交通强国”火炬的爱国侨领，正是陈嘉庚。

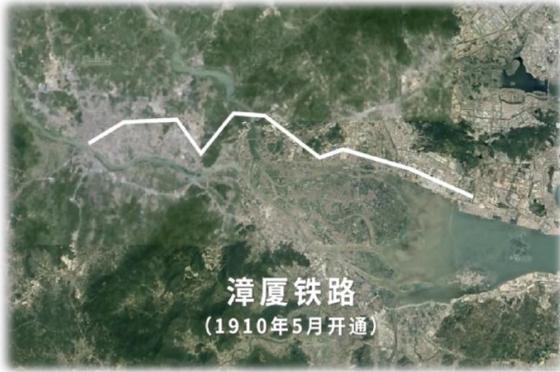


## 二、滇缅公路上的血肉“心桥”

这位出生于福建集美的华侨领袖，早在 1910 年追随孙中山加入同盟会时就坚信：“国家之富强，必基于实业；实业之振兴，必始于交通。”他在南洋经商时，目睹了西方殖民者凭借铁路、港口控制东南亚经济命脉，更对比出祖国的落后：“彼之铁路如网，我之铁路如丝；彼之港口通全球，我之港口闭塞如死水”。



他先后投资家乡的漳厦铁路建设，但因国民党拆除和盗卖钢铁机车而停止运营。陈嘉庚在南洋侨界奔走呼吁：“欲救中国，当先修路；欲修路，需侨力！”这种家国情怀在抗战烽火中，化作了一场惊心动魄的“生命驰援”。



1937年，全面抗战爆发。随着东部沿海港口相继沦陷，国际援助物资无法进入中国，西北陆路通道又运力有限，唯一的希望，是打通一条从缅甸仰光到云南昆明的公路，即“滇缅公路”。这条全长1146公里的“抗战生命线”，要穿越横断山脉、怒江、澜沧江、漾濞江的急流，地势极为险恶。更紧迫的是，当时国内会驾驶大型货车、会修理的技工极度短缺。

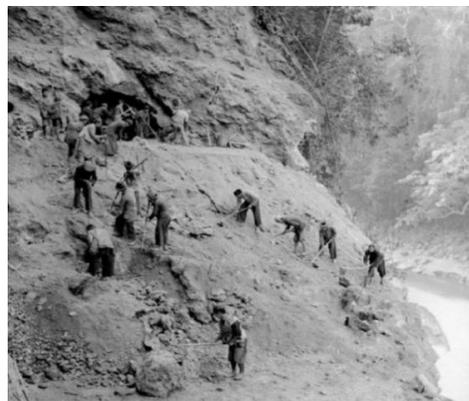


1939年，陈嘉庚以南侨总会主席的身份，发出了一封《南侨总会第六号通告》：“祖国抗战，人人有责；修建滇缅公路，急需汽车司机和修理工！凡我侨胞，有志报国者，速来报名！”



短短数月，3200多名南洋华侨响应号召，放弃优渥生活，告别父母妻儿，踏上了归国的轮船。他们中，有富家少爷、有技术工人、有刚毕业的学生，平均年龄不到23岁；他们有一个共同的名字——“南侨机工”。这些年轻人不知道前方有多危险吗？知道！滇缅公路上人人都要过四个“生死关”：险路关：沿途悬崖峭壁、陡坡急弯、深谷湍流，不慎则车毁人亡。雨季

关：突击建成，路基未稳，一到雨季，泥泞塌方，险象环生。瘴症关：途经世界有名的“烟瘴之地”，毒蚊猖獗，恶疟流行。空袭关：日寇为封锁滇缅公路，时常派飞机空袭、轰炸，平均每公里就有一名机工倒下。



为什么还要去？35岁的林福来（原新加坡橡胶厂技工）在日记里写：“我父亲是福建渔民，一辈子没见过火车；我要让中国的孩子，能坐着汽车去远方。”23岁的李月美（女扮男装的女机工）说：“我在南洋听陈嘉庚先生讲，中国的路修不好，老百姓就永远抬不起头；现在祖国需要，我们就是爬，也要爬回去修路！”



据统计，南侨机工中约有 1/3 牺牲在滇缅公路上。他们用年轻的生命，保障了 1939 年至 1942 年间 3000 多辆卡车、100 多万吨抗战物资的运输（包括汽油、枪械、药品），相当于每天有无数“救命物资”通过他们的方向盘送往前线。1939 年抗战军费总支出 18 亿元，其中南洋华侨捐款达 11 亿元（1940 年国民政府中国陆军总司令何应钦参政会上报告），为祖国抗战事业做出巨大贡献。



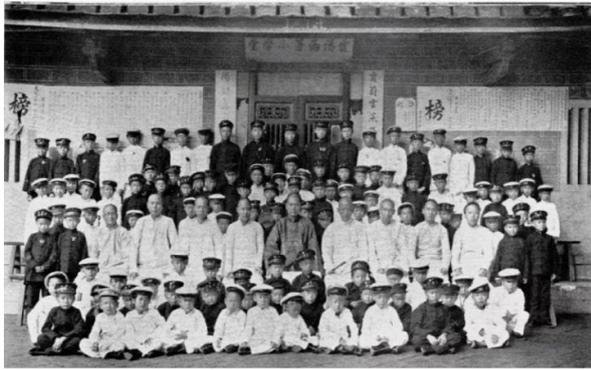
### 三、霞阳侨心与国运同频共振：一座村庄的“三座桥”

历史的火炬在一代代人手中传递，而爱国的方式也远不止一种。今天的福建省厦门市海沧区霞阳村，先辈们就用不同的方式，为我们架起了三座“桥”。

第一座，是连通革命理想的“心灵之桥”。这座桥的奠基人，正是从霞阳村走出去的近代民主革命家杨衢云先生。早在1892年，他就在香港创立了最早的革命组织“辅仁文社”，宗旨是“开通民智、尽心爱国”。后来，他与孙中山先生并肩作战，成立兴中会，提出了“驱除鞑虏，恢复中国，创立合众政府”的革命目标。著名历史学家唐德刚这样评价他：“一部‘中国近代革命史’，是应该从杨衢云开始写的。”（《晚清七十年》第五册）



第二座，是通往广阔世界的“教育之桥”。这座桥的建设者，是爱国华侨杨昭固先生。1904年，他倾资创办了霞阳两等小学堂，意在提高乡民素质、造就人才。他深知，没有知识的道路，家乡孩子们就走不远。他用一砖一瓦，为孩子们铺就了一条走出大山、联通世界的人生之路，让教育的“高速路”直通未来。霞阳小学从最初的两间厢房到今天的现代化校园，一代代霞阳学子走向更广阔的天地。



杨昭固先生要架的，还有第三座桥，推动家乡富强的“实业之桥”。他在 1913 年组织“龙岩路矿公司”，拟集资八百万元，领办漳州至龙岩的漳龙铁路，开采龙岩丰富的煤铁矿山和木材，运输漳州的大米、砂糖、水果等，带动沿途乡镇的经济发展。

从杨衢云先生的革命求索，到杨昭固先生兴学筑路，他们一位打通思想的阻塞，一位铺平教育与实业的道路。一代代霞阳人都在以自己的方式，为中国的未来铺路架桥。



#### 四、从“蓝图”变“通途”

时光流转，100 多年后的今天，当我们站在通往革命圣地延安的第一条西延高铁（2025 年 12 月 26 日开通运营）、世界最长高速公路隧道（全长 22.13 公里）天山胜利隧道（2025 年 2 月 26 日通车），或许很难想象，当年孙中山先生的铁路规划，截至 2025 年，全国铁路营业里程 16.5 万公里，高铁营业里程突破 5 万公里，居世界第一，勾勒出中国式现代化的壮阔图景。



当年陈嘉庚牵挂的家乡铁路, 已经成为全长 694 公里的从江西鹰潭市到福建厦门市的鹰厦铁路, 包括高崎到集美的高集海堤和集美到杏林的集杏海堤也是鹰厦铁路修建中一项艰巨的海上工程, 两条海堤共同构成了我们今天看到的“十里长堤”。



2019 年 10 月 26 日,厦门市第二届“嘉庚文化周”上正式命名地铁一号线列车组“嘉庚号”, 2025 年 10 月 10 日,第二届福建统战文化周暨厦门统战文化月将往返厦门与新加坡间的厦航航班冠名为“嘉庚号”。华侨华人在“一带一路”倡议下还推动雅万高铁、中老铁路等“走出去”项目落地。





习近平总书记指出：“新中国成立以来，几代人逢山开路、遇水架桥，建成了交通大国，正在加快建设交通强国。（《习近平出席第二届联合国全球可持续交通大会开幕式并发表主旨讲话》，《人民日报》2021年10月15日）”今天我们讲“侨”与“路”的故事，其实在讲一个更深刻的命题：什么是中国力量？是钢轨延伸的硬度，是车轮滚动的速度，更是人心凝聚的温度。

从杨衢云先生的革命求索，到杨昭固先生的兴学筑路；从孙中山先生“铁路救国”的呐喊，到陈嘉庚先生“交通强国”的奔走；从南侨机工“用命修路”的决绝，到今天“八纵八横”高铁网、“村村通”公路网，所有仁人志士的“铺路架桥”最终都通向同一个方向——人民的幸福。而连接这些“路”的“桥”，是技术的突破，是政策的支持，更是像杨昭固、陈嘉庚这样的赤子之心，他们用行动证明：无论走得多远，海外华侨华人的根始终在中国；无论时代如何变迁，“交通强国”“民族复兴”的梦想，始终是我们共同的追求。

中长期铁路网规划图



一列列高铁列车重构时空距离，把辽阔的神州大地以前所未有的方式连接起来，“十五五”的新征程即将开启，中国铁路将再挥如椽巨笔，将宏伟的蓝图化作一条条生机勃勃的海路通途。让我们接过先辈的炬火，传承赤子丹心，走好新时代的“长征路”——建设交通强国的创新之路、连接未来世界的开放之路、实现民族复兴的幸福之路。