

替阿嬷续写那封跨越山海的家书

走出影院的那一刻,天空仿佛也在呼应电影里的情绪,倾盆大雨瞬间笼罩了整座城市。雨水敲打着车窗,也重重地叩击在我的心上。作为一名从事华文教育工作两年的“新兵”,这场突如其来的暴雨,似乎把电影《给阿嬷的情书》带给我的那份温暖与震撼,冲刷得更加清晰而深刻。

蔡鹏

电影里,谢南枝用半个世纪的假名书信,守护了一位潮汕阿嬷余生的期盼;而在现实中,我们这些身处侨乡的华教人,不也正是那无数封“信”的执笔者吗?只不过,我们手中的笔,蘸的是千年的墨香,写的是方正的汉字,传递的是中华文化的根脉。这不仅仅是一份职业,更是一场关于血脉与灵魂的漫长守望。

两年前,我刚接手华教中心的工作时,面对繁杂的事务和一张张陌生的面孔,我对“华教”的理解还停留在表面——无非是派老师出去、把孩子带回来,完成既定的教学任务。直到2024年深冬,我有幸与12名优秀教师,跨越万里奔赴意大利帕多瓦,开展“中华文化大乐园”活动,那次经历彻底重塑了我的职业认知,也让我真正读懂了“华文教育”这四个字的分量。

在帕多瓦的那段日子,看着校园里300多名华裔青少年,我看到了太多像电影主角谢南枝一样的孩子。他们长着东方的面孔,说着流利的意大利语,对中文既好奇又陌生,眼神中透着一种渴望被认同的光亮。记得在一次舞龙舞狮的体验课上,我们的老师正耐心地引导孩子们的步伐。一个皮肤白皙的小男孩紧紧抱着狮头不肯撒手,虽然动作略显生疏,但他满脸都是兴奋。休息时他拉着老师的手问:“老师,我爷爷说以前老家过年也敲这样的锣鼓,我学会了回去表演给他看,他是不是就会觉得我离家很近?”那一刻,我突然明白了,原来我们手中的锣鼓与狮头,真的能缩短山海之间的距离,替孩子们填补上那份对故乡的思念。

在为期10天的“中华文化大乐园”,老师们不仅开设了书法、国画、剪纸等传统课程,更把扇子舞《万疆》、三句半《夸夸我大福建》搬上了舞台。看着孩子们从最初的羞涩拘谨,到后来争先恐后地围着老师问“长城有多长”、“春节为什么要吃饺子”,连帕多瓦市政府的代表都感叹这是连接中意友谊的桥梁。我仿佛看到了那颗“文化认同”的种子,正在异国他乡的土壤里,伴着墨香与乡音悄悄发芽。

电影里的书信连接了南洋与潮汕,而我们现在的华文教育工作,就是新时代的“侨批”。历史上,无数先辈为了生计登上红头船,远赴南洋,他们用汗水换来的银信,这不仅是养家糊口的经济支柱,更是维系家族情感、安放乡愁的精神归处。如今,时代变迁,但那份刻在骨子里的对故土的眷恋从未改变。

我们不仅要教孩子们识字说话,更要通过“寻根八闽”夏令营活动,带他们去触摸这片土地真实的温度,唤醒深藏在血脉里的味觉记忆。让他们在武夷山的云雾间细嗅岩骨花香,走进客家土楼抚摸祖辈生活过的斑驳夯土,漫步于三坊七巷的青石板路感受历史的厚重;更要让他们尝一尝那一口慢火煨出的佛跳墙,品一品沙县小吃里热气腾腾的人间烟火,咬一口酥脆鲜香的五香卷。当那些在海外长大的孩子,真正来到有福之地,站在八闽大地上,眼中闪烁出找到归属的光芒时,我知道,这封跨越山海的家书,我们已经替阿嬷们温柔地续写了下去。

虽然我人才行两年,资历尚浅,但肩上的担子已然清晰。展望未来,华文教育这条路,注定是一场漫长而温柔的奔赴。我们将不再局限于三尺讲台,而是要化作一阵跨越重洋的风,把汉字的墨香吹进每一个海外游子的梦里。未来的路还很长,我们要做的绝不仅仅是教授一门语言,更是要在每一个华裔少年的心中,点亮一盏名为“中国”的心灯。

阿嬷的信,或许已经泛黄,但关于故乡、关于血脉的故事永远不会褪色。我们会接过前辈手中的接力棒,像谢南枝守护阿嬷那样,带着孩子们一笔一划,将这封家书继续写下去,直到永远。

(作者系福建省海外华文教育发展中心主任)

周裔记忆

洛阳桥畔 屿光流长

洛阳桥畔文脉悠长,在洛阳桥畔的屿头村,就坐落着一所侨校——屿光学校。

1921年,菲律宾华侨杨德来等15位乡贤,心怀桑梓,以“办教育 启民智”之心,倡议筹资12000银元兴建杏峰学校。1922年,学校正式对外招生。1946年,为特别铭记菲律宾屿头同乡会各乡亲的大力支持,学校改名“屿光”。

一路风雨兼程,海外侨胞捐资助学的热忱从未间断。改革开放后,旅菲华侨杨春地在学校设立助学金,让屿头村孩子都可以享受10年免费读书的机会;海外乡亲与香港同胞携手成立奖学金教基金,惠泽师生,延续至今。

校园里的一砖一瓦、一草一木,也藏着海外乡亲的深情。从建校之初的红砖平房,到如今楼宇林立、设施完备,纯生楼、文准楼、玉爱堂、乌龙堂次第而立,运动场、植物园一应俱全,百年老校旧貌换新颜。

多年来,学校立足百年校史,打造“侨脉薪传”特色育人品牌,邀请海外华裔后代走进校园,讲述家国故事、传承华侨精神,让恋祖爱乡的情怀在学子心中生根发芽。

学校也因此培育出一批又一批栋梁英才:有投身祖国第一颗原子弹科研攻关的核工业专家、有力促中菲友好建交的旅菲侨领……他们是屿光学子的骄傲,更是华侨情系桑梓的最好传承。(阅同心)



扫一扫 看视频

以血泪铸就太平洋铁路“奇迹”
——华工对十九世纪美国铁路建设的贡献

朱祺

吸引更多华工赴美。1868年,清政府与美国签订《中美天津条约续增条款》(即《蒲安臣条约》),规定“大清国与大美国切念民人前往各国,或愿常住入籍,或随时来往,总听其自便,不得禁阻为是。现在两国人民互相来往,或游历,或久居,得以自由,方有利益”,为华工赴美提供了较为宽松的制度环境。

华工的坚韧与协作保障了铁路提前建成

华工进入铁路工地后,很快以稳定、高效的表现证明了自身作用。中央太平洋铁路公司最初只是试用少量华工,对华工能否胜任高强度筑路工作有所疑虑,因为铁路建设并非简单铺轨,还涉及锻造、木工、石工、测量、电报、炊事、装卸、维修和供水等多个环节,需要严密分工与持续协作。华工通常组成二三十人的小队,由队长负责工资领取、工作安排、后勤支援和日常管理,并配备炊事员负责饮食、茶水和洗浴用水。这种相对稳定的小队组织,使华工能够在陌生而艰苦的环境中保持协作、提高效率。

随着工程推进,华工逐渐成为西段铁路建设的重要力量。西段工程需从海拔接近海平面的萨克拉门托出发,越过内华达山脉的崇山峻岭。这里山势险峻,最高海拔超过2000米,岩层坚硬,施工条件远比平原复杂,许多工程师认为此地不可能铺设铁路。唐纳峰隧道工程尤为艰巨,由于重型机械难以运入山区,工程只能依靠人工完成。华工手持特制工具在花岗岩壁上凿孔,再以炸药爆破推进;部分地段用普通炸药难以奏效,不得不使用威力更大的硝化甘油。华工在狭窄、危险的环境中钻孔、装药、撤离,稍有不慎便会造成伤亡。正是在这样的条件下,他们一点点凿开山体,为铁路穿越内华达山脉创造了条件。“合恩角”的悬崖施工,更集中体现了华工的胆识和经验。

该地段多为陡峭岩壁,几乎没有立足之处,而工程设计要求在此开出可供铺轨的路基。华工用柳条编成可容容人的筐篮,以绳索从悬崖顶端放下,然后在悬空的筐篮中打炮眼、填炸药,再由崖上的同伴迅速拉回。整个过程既需要体力,也依赖相互配合和准确判断,是最具代表性的艰险场景之一。

严寒和酷暑同样考验着华工。西段铁路所经地区冬季严寒,施工条件艰苦。1865年至1867年,内华达山区连续遭遇严寒天气,积雪常年超过3米。即便如此,华工仍设法搭建工作场所,继续推进工程。铁路进入内华达,犹他一带后,又常要穿越干旱炎热的沙漠地带,夏季高温可达40℃以上,华工仍能维持施工进度,表现出顽强的劳动能力。

华工的组织协作和坚韧劳动,最终转化为太平洋铁路建设的惊人速度。原本预计需要14年才能建成的铁路,实际只用了7年。1869年4月28日,在东西两线接近接轨之际,华工在不到12小时内铺轨超过16公里,创造了当时人工铺轨的纪录。2万多名华工参与西段工程建设,占中央太平洋铁路公司劳工的绝大多数。据不完全统计,1000多名华工在山石爆破、隧道塌方、暴风雪灾和其他事故中献出宝贵生命。

1869年5月10日,联合太平洋铁路和中央太平洋铁路在犹他州普罗蒙特里角接轨,美国第一条横贯大陆铁路由此建成。华工为这条连接美国东西部的交通动脉作出了重要贡献。铁路建成后,横跨美国大陆的时间由原先数月缩短为数日,极大地便利了东西部的人员往来和货物流通,有力推动了美国西部开发和全国经济发展。

铁路华工的贡献逐渐成为公共记忆

遗憾的是,铁路建成后,华工未能受邀参加铁路完工的仪

式,当年仅有少数人强调他们的重要作用。法官克罗克认为,这条铁路之所以能早日建成,“大部分应归功于那些贫苦而被人蔑视的中国工人,他们忠诚勤奋,表现卓越”。中央太平洋铁路公司的利·斯坦福称赞华工温和、耐心、勤奋而节俭。1876年,美国国会调查中央太平洋铁路公司雇用华工情况时,相关证词进一步确认了这一点。中央太平洋铁路公司的查尔斯·克罗克承认,“中国劳工精于使用锤和钻,他们非常忠实、聪明,严守所订合同”。现场总监理斯·罗布里也承认,华工完成了他起初认为难以胜任的工程。

进入20世纪以后,铁路华工的贡献随着日益清晰的调查得到美国政府的广泛认可,并逐渐通过纪念活动成为更广泛的公共记忆。1964年内华达州举行建州100周年纪念会,州长格伦沙耶在会上宣布10月24日为向华人先驱致敬日。斯帕克斯市和弗吉尼亚市也设立纪念碑,表彰华人在美国西部开发和中央太平洋铁路建设中的贡献。21世纪以来,美国有关机构和地方政府对铁路华工的纪念进一步展开。2014年,美国劳工部将铁路华工列入荣誉榜,他们成为首批进入该纪念榜的亚裔群体。加利福尼亚州和犹他州也先后通过相关决议,将每年5月10日定为铁路华工纪念日和铁路工人纪念日。这些公共纪念,使铁路华工从族群记忆、家族记忆逐渐进入更广阔的社会记忆。

学术研究的持续推进,使铁路华工的历史面貌更加清晰。早在19世纪60年代,美国历史学家克罗里斯在《加利福尼亚的资源》中评价说:“若没有中国人的帮助,我国的工业不可能那么早就奠定了基础;对我国全面发展具有极大重要性的太平洋中心铁路也不可能修建得那么快。”近年来,中外学术界进一步对跨国史、华侨华人史、劳工史和物质文化史等角度重新考察铁路华工。美国斯坦福大学北美铁路华工研究项目广泛搜集档案、口述史和文物资料,推动相关研究不断深入。中美学者还将美国铁路沿线华工遗址与广东侨乡村落联系起来,考察铁路华工的跨国生活、物质文化和社会网络。

太平洋铁路所记录的,不只是美国现代交通建设的进程,也包含中国劳动者跨越重洋、参与异国建设的动人历史。作为普通劳动者,美国铁路华工在迁徙谋生和艰苦劳作中,成为世界历史进程的参与者,他们在美国西部留下的劳动足迹,也为中美人民交往留下深厚的历史印记。

(来源:《学习时报》)

美国东西部之间距离超过4500公里,在1869年太平洋铁路修通之前,美国东西部被山脉和沙漠阻碍,缺乏便利的交通线路。随着美国西部开发的兴起,美国联邦政府决定修建横跨美国大陆的铁路枢纽,推进东西部人员交流和经济融合。美国太平洋铁路于1863年1月动工,1869年5月10日建成通车,全长3000多公里,是第一条横贯北美大陆的铁路。在这条铁路修建过程中,赴美铁路华工付出了巨大牺牲、作出了重要贡献,在美国西部开发史上留下深刻印记。

大量华工被招募至美国参与铁路建设

美国铁路华工的出现,与19世纪中叶太平洋两岸人员流动的频繁密切相关。早期赴美华工多来自以广州为中心的珠三角地区。1848年1月,加利福尼亚州萨克拉门托发现金矿,淘金热随之兴起,大量移民涌入。1851年以后,美国公司开始在华南沿海招募劳工,大批珠江三角洲民众赴美谋生。到1854年,在美华工已达16084人。来自中国南方侨乡的劳动者,成为美国西部开发的重要劳动力。

太平洋铁路建设,将这种跨洋流动同美国西部开发联系起来。19世纪中叶,随着美国西部的开发,在东西部之间修建一条快速便捷的铁路,成为美国联邦政府的重要任务。1862年,林肯总统签署《太平洋铁路法案》,主要由加利福尼亚中央太平洋铁路公司和联合太平洋铁路公司兴建横贯北美大陆的“太平洋铁路”。中央太平洋铁路公司承担的西段工程地形复杂、施工艰难,起初虽以高薪招募白人工人,但人数不足且流动性强,工程进展缓慢。为加快施工进度,公司开始试用华工。

自此,大量华工被招募至美国参与铁路建设。1864年,美国联邦政府批准《鼓励移民法案》,西一华莱士公司、太平洋华人招募公司,以及旧金山人经营的职业介绍所、商店和招工经纪人,先在加利福尼亚华人较集中的地区招募工人,又委托招工机构前往广东台山、开平、恩平、新会以及香港、澳门等地,通过当地经纪人设立招工站,招募青年男子赴美。应聘者通常与招工机构订立合同,由公司垫付赴美路费,再从到美后的工资中分期扣还。侨乡社会中的宗亲、同乡和商业网络,也发挥了不少作用。

1865年以后,中美之间汽船航运业务逐渐发展,香港至旧金山航线日益兴旺,铁路公司也通过降低船票费用等方式