



1960年代的海榆中线公路。省交通厅提供

## 每修建 1.34 公里路,就倒下一位英烈

# 血筑海榆中线

文\海南日报记者 侯小健 通讯员 陈文忠 陈涛

蜿蜒绵长的海榆中线公路,穿越崇山峻岭,犹如一条闪亮飘带,将海南中部山区连成一体,从此高山变通途。这是海南海拔最高的主干公路,贯穿南北的一条大动脉,也是一条引领山区人民奔小康的希望之路。

海榆中线公路建设,记录了海南交通发展史上的一段辉煌历史。

历经半个世纪的风雨沧桑,几经改造,海榆中线已从当年的国内五级公路变为山区二级公路,平整坚实的混凝土(柏油)路面取代了过去坑洼不平的土路。驱车疾驰于海榆中线,令人舒心畅快,公路两旁绿树葱茏,山峦叠障,秀美风光尽收眼底。

当我们路过位于海榆中线9公里处的烈士纪念碑时,不免神情凝重,心情特别沉重,因为上世纪50年代,为修建这条长达296公里的山区公路,221名指战员和民工献出了宝贵的生命!也就是说,平均每修建1.34公里就有一人牺牲!这是一条用血肉筑成的公路。

烈士纪念碑巍然耸立,远远望去毛泽东的题词“加强防卫,巩固海南”八个大字赫然入目。走近一看,碑体的下部四周一刻着221名英烈的名字,纪念碑四周绿树掩映,芳草萋萋。

221名英烈是海南交通的路石,是耸立在琼州大地的丰碑。清明节前,海南日报记者有幸采访到了海榆中线公路的部分建设者,他们虽已年逾古稀,但追忆当年的筑路情景仍历历在目。

### 修建海榆中线 巩固海南前哨

1950年5月1日,海南岛解放了。

当时,海南中部除了山径小道,山区几乎没有正规的公路,交通不便。为巩固海南前哨,加快海南的建设和发展,1952年8月1日,中央政府决定修建海口至三亚榆林的国防战备公路——海榆中线公路,全长296公里。

“1952年,我们在琼海搞土改时,琼崖革命武装和根据地创始人冯白驹将军在给我们作报告时说,中央给海南下达的任务,除了搞土改和种橡胶外,还要搞国防建设(即海榆中线公路建设)。”当年曾参与修建海榆中线公路的符文安老人回忆说。

符文安说,海榆中线公路是当时中央修建的华南公路中的一条主要干道。省公路局提供的有关资料显示,1952年8月,中央成立了华南公路工程指挥部。中央军委调派解放军工程兵某部近万名官兵浩浩荡荡开进海南,海南区政府也征调了全岛10万民工,准备修筑海榆中线公路。

该线设计起点于海口市秀英,经屯昌、琼中、至南端终点崖县榆林。线路分南北两段:北段从秀英至什运191公里,南段从什运至榆林105公里,由指挥部第一、二工程局分别负责施工。

1952年10月,海榆中线公路开始施工,这是海南解放后的第一个大工程。

“1953年8月,琼海土改工作结束后,海南区党委从琼海调我们38个土改工作队员参加海榆中线公路建设,我有幸见证了这段公路建设的历史。”符文安老人说。

### 十万大军劈山开路

“海榆中线公路基本上是靠手挖肩挑修出来的,靠的是一种不畏艰难不怕苦累的苦干精神。”省公路勘察设计院原院长、高工麦有田感慨地说。他,也是海榆中线公路建设的参与者之一。

海南中部山区山高谷深,荆棘丛生,加上海榆中线穿越山高林密、人烟稀少的五指山,要在山区开出一条大道谈何容易?

1952年秋,10万军民组成的筑路大军浩浩荡荡陆续开进了中部山区。从全岛各地应征过来的民工,挑着简单的行李,靠两条腿走到工地,有的在路上竟走了整整一个星期。

年逾七旬的屯昌公路分局83道班退休职工王恩全回忆,修建海榆中线公路时他只有21岁,1953年3月,他主动报名上工地。当时没车,他与村里几位年青人从澄迈步行至琼中的施工现场,路上共走了一天一夜,当时脚都起水泡了。

指挥部将民工队伍按大队、中队和小队编制,每个施工段由一个民工中队配合部队施工。

王恩全说,当时的生活条件异常艰苦,施工人员住的是茅草房工棚,床板是用小木条或竹片编排而成,工地上基本吃不上新鲜蔬菜,吃的是咸鱼、萝卜干、粉丝等干菜。

符文安老人回忆,当时的修路机械很少,工地上除了一两台苏联造的推土机、压路机外,其余的工具基本上是钢镐、铁锹、锄头、砍刀、扁担、畚箕和为数不多的木轮手推车等。施工中,解放军在前面爆破开路,拓出路基基础,民工们则跟在后面,手挖、肩挑土石方和碎石,铺出路基基层和路面。

符文安说,施工中最艰苦危险的要数爆破开路。打炮眼时,没有风钻机,往往是一人双手握紧一根钢筋,另外两人分别抡起大铁锤砸钢筋凿炮眼。在线路通过悬崖峭壁的地段,战士们都是悬空作业,用长绳一头绑在人的腰间,另一头系住崖顶的大树上,从上吊下来在施工点凿打炮眼。一人两手各握着一支钢筋,另两人在两旁抡起大铁锤敲打。凿好炮眼,安装炸药、雷管,点燃导火索后,人便赶紧吊了上去。

铺路面时,压路机不够,施工人员就用水泥混凝土制成一个个巨大的压路滚筒,由几十名战士来回拉。上百斤的石块也都是靠人工从石场艰难抬到建桥工地上的。不少民工的肩膀磨

破了皮,手脚也都起茧了。

符文安说,工地上每个民工中队都配备有一名卫生员,2-3个中队设一个医务室,配有2-3名医务人员。但当时药品奇缺,只有药丸,基本上没有注射液。许多官兵和民工因水土不服,或是染上疾病,都病倒了。后来,指挥部采取了防治措施,每人每周发一粒预防药丸,才使病情得以控制。

就这样,在条件异常艰苦的情况下,广大军民团结奋斗,披荆斩棘,劈山开路,每个工地上都呈现一派热火朝天的劳动场面。新修的公路,在建设者的脚下一米一米地向前延伸……

### 221位英烈倒下

可以说,海榆中线公路是血肉筑成的。因为共有221位指战员和民工在修建全长296公里的海榆中线公路中英勇牺牲了。也就是说,每修建1.34公里,就有一位同志献出了宝贵的生命!

“221位烈士的逝去,原因是多方面的,有的是病倒的,有的劳累过度,有的则在爆破和压路施工中丧生。”麦有田说。

陈福华老人回忆,在使用人工石碾压路面时,前面数名工人扯住绳子拉碾,后面一名工人在碾前扶撑碾轴木架。有一天,在52公里处碾压下坡路面时,有一名扶木架的民工不慎跌倒,不幸被石碾压成了血淋淋的肉饼,其场面惨不忍睹。

麦有田也追忆了修路时的不幸一幕。有一天,一来自内地的技工在涉水过河时,不料上游河水突然暴涨,顷刻间河水咆哮奔泻而下,他眼睁睁地看着那名技工被无情的洪水吞噬了。

回想起当年修路时的惊险场面,王恩全老人至今心有余悸。他说,一天中午,他和另外三名民工在琼中地段挖土,没想到山体突然塌方,他们四人全被土掩埋,当时动弹不得。正在他们惊慌未定之际,只听见一声哨响,周围工友急忙赶来,将他们从土堆里救了出来。

“在修桥时,也有一些指战员和民工不慎被水淹死,真的很惨。”符文安说。他举例说,当时在修建永发大桥时,突遇暴雨,南渡江水位猛涨,汹涌的江水将刚建好的桥墩冲跨了。洪水过后,军民又联手重建大桥。因天黑水急,一些官兵和民工不慎掉到江中被水淹死。

符文安说,当时五指山地区是疟疾高发区,在施工中,有些官兵患了疟疾病,因医治不及时而丧生。更令人感动的是,有些战士坚持带病奋战在工地,直至累倒在工地上。有的长期积劳成疾,而当时工地的医疗条件又很差,不少战士因病医治无效,长眠在那片浸透了他们血汗的土地上。

296公里的海榆中线公路,撒下了筑路英雄的辛勤汗水和鲜血,英烈们用他们的生命筑起了一条穿越崇山峻岭的交通大动脉。

1954年12月19日,全长296公里的海榆中线全线建成通车。经交通部验收,达到国内五级公路的水平。

海榆中线公路的贯通,结束了中部五指山自古以来不通公路的历史,当地的黎、苗同胞感慨地说,海榆中线公路的建成,是他们获得的第二次解放。年逾八旬的琼中县长征镇大朗村潘德庆老人说:“这是黎苗同胞走向富裕的希望之路。”

工程竣工后,指挥部举行了庆功会,给每位公路建设者颁发了一枚纪念章。

符文安老人在接受海南日报记者采访时展示了他珍藏50多年的纪念章,金黄色的纪念章图案以五指山、椰树、蓝天和大海为背景,小小的纪念章记录了筑路英雄的不朽功勋。

1954年,毛泽东、朱德分别为海榆中线公路建成作了“加强防卫,巩固海南”和“好好建设公路,为造福人民与巩固国防而努力”题词。

2001年底,省交通厅在海榆中线9公里处新建了一座碑高19.52米的烈士纪念碑,碑上镌刻着毛泽东和朱德的题词、交通部1954年12月撰写的碑文及牺牲的烈士名单。

让我们记住这些先烈的英名:陈仁师、陈巨洲、罗周山、胡顺根、符太荣……

安息吧,筑路英雄!你们的光荣名字将永世流芳,你们的伟大功勋将永载史册。



2001年新修建的海榆中线公路烈士纪念碑。

本报记者 侯小健 摄