

海南铁路博物馆沧桑记忆



海南老铁路的岁月流歌

文\图 海南日报记者 梁振君

车号为 6499 的蒸汽机车,是海南铁路历史上最后一台停运的蒸汽机车。

岁月无声。在海南铁路博物馆 2 号馆摆放的蒸汽机车风笛、蒸汽机车头灯、蒸汽机车拱砖、响墩、旧铁耙等实物,似乎都在向人们无声传递着海南铁路建设的艰辛;每一段铁轨、每一根枕木的成功铺就,宛如一首首拨人心弦的岁月流歌,流淌至今。

过去人们只知道海南铁路主要有石碌—八所、岭头—八所、黄流—三亚连接而成的海南西环线,其实海南铁路还有一段,即海口—秀英线,此四段铁路奠定了早期海南环岛铁路路网格局。

每一次走进海南铁路博物馆,目光总会不由自主地被停放在馆外的车号为 6499 的蒸汽机车所吸引。尽管它已锈迹斑斑,但掩饰不住深嵌其身的峥嵘岁月——这台制造于 1986 年、全长近 30 米的机车是我国第一种自己设计的干线机车,1996 年 1 月配属原海南铁路总公司,主要担负石碌至三亚客货牵引任务,2003 年 5 月停运,是海南铁路历史上最后一台停运的蒸汽机车。至此,海南铁路正式挥别蒸汽时代。

石八线曾一度瘫痪

参加过宝(鸡)成(都)铁路建设的徐继春是一名老铁道兵,1957 年复员,两年后他从东北调至海南铁路工作,一直干至 1996 年退休。“初到海南,石八线年久失修,再加上台风袭击,简直就是一个烂摊子。”

海南第一条铁路石八线是日寇侵琼时期强迫中国劳工修筑的。1945 年 8 月,日本战败投降后,海南铁路由国民政府派员接收,因石(碌)八(所)线属矿山的专用线,故决定由经济部派员接收,榆北线则由交通部指令粤汉铁路派员接收。

国民政府官员接收后,对矿山不能组织恢复生产,对铁路运输设备缺乏管理和维修保养,石八线处于严重破损甚至停运状态,其中八所至三亚枕木腐朽情况严重。1946 年,海南遭遇两次强台风袭击,暴雨持续时间较长,铁路沿线山洪暴发,多处地段路基被冲毁。石八线以昌化江大桥毁坏较为严重,有 17 座桥墩被洪水冲垮,钢梁倒落江中,铁路全线中断,无法行车。

同年 11 月,国民政府交通部指令粤汉铁路局负责修复海南西环线毁坏路段,后者成立了海南铁路修复工程处,决定分三期修复。1947 年 1 月第一期工程开工,后因台风和经济方面等原因,修复工程草率完工,并于 1947 年 10 月底成立海南铁路管理处接管该线。孰料,1948 年 8 月 23 日和 9 月 3 日,海南铁路又先后两次遭遇台风袭击,全线再遭严重破坏,已无法行车,此时国民政府濒临崩溃,对该线已无力顾及,自此,海南西环线铁路完全瘫痪。这种状况一直持续至 1950 年代中后期。

1954 年 9 月 13 日至 10 月 19 日,经广东省指示,广州铁路管理局派员赶赴海南对石八线的机车、车辆、线路等设备情况进行调查,发现许多设备多已损坏和锈蚀,各类路料、配件丢失散落严重,通讯设施无存。

“刚接管石八线时,发现日本人留下的机车,日本人强迫中国劳工修的轨道,都破损得不像样了。”徐继春回忆。

解放后石八线重获新生

1955 年,中央重工业部组织研究了石碌铁矿复产的规划,确定从 1956 年开始复建。1956 年 1 月,经国家立项投资 3547.6 万元,决定恢复石碌铁矿的生产建设和修复石八铁路。为节约工程投资和早日通车,铁路仍利用原有 1067 毫米轨距进行修复。修复工程由铁道兵八五零四部队负责施工,全线土方工程自 2 月 15 日开工。

1957 年 4 月 30 日,石八铁路全线基本完工,5 月 11 日正式通车运行。修复后的石八线,主要目的是运输矿石,因此作为附属石碌矿山的专用线,归原海南钢铁公司管理。通车后经过试运,当年即完成运矿 21 万吨。

年近 80 岁的东方市四更镇且场村人文



始建于 1940 年代的石八线仍在使用,图为石八线延伸段,可直通至八所港卸矿用。

发达,他就赶紧俯下身来把耳朵贴在铁轨上,凭此判断火车行驶的方向,然后逆着火车前行的方向快跑半公里左右,用信号旗警示火车司机。“举绿旗表示列车可以安全通过,举黄旗表示列车可通过,但应该慢行,举红旗表示列车要立即停车。”

岭八线——三亚——石碌全线贯通

1958 年开始,国家确定加快工业建设,提高钢铁产量。海南铁矿当时主要精力放在提高矿石开采产量方面,对铁路运输设备的补充、养护、维修以及专业管理等,均感到难以应付。次年 1 月 1 日,广州铁路局海南办事处在海口成立。6 月 1 日,海南铁路办事处从三亚迁往八所,正式接管石八铁路。

1984 年 1 月 8 日,海南铁路岭八线续建工程破土动工。次年 9 月 24 日,岭八线及黄岭段完成铺轨合拢,全线宣告竣工。10 月 25 日,岭八线隆重举行了通车典礼。

这是一个值得纪念的时刻。要知道,海南铁路原只有石八线 50 公里和三(亚)黄(流)线 94 公里两段运营线,1985 年岭八线建成后,才自三亚市起点贯通至昌江县石碌镇,途经一市三县 16 个车站。

海秀铁路 鲜为人知的海口首条铁路

事实上,1958 年 3 月底铁道部制定的全国《十五年铁路网发展规划》当中,还计划在第二个五年计划内修海口至八所铁路 350 公里,1960 年动工。1959 年铁道部成立了海南铁路修建委员会,下设办公室负责具体工作。铁道部派遣第四设计院第十测设队前往海南协助建设。可惜后因三年经济困难和“文革”影响,规划落空。直至 1971 年才真正建成海口第一条铁路——海秀铁路。

1969 年,岛外运抵海口秀英港的煤炭,年到达量 20 万吨,并且逐渐增加,而海口市运输公司汽车运力不足,常有大批煤、钢材等物资压港待疏。为此,海南区革委会决定自力更生修筑海秀铁路。

1969 年初,由海南铁路办事处、海南港航站等单位派员组成海秀铁路设计小组,负责该线设计。

海秀铁路正线以秀英为起点,大英山为终点,全长 7.974 公里,支线以商业站仓库后算起,终点站设在物资局秀英仓库,全长 3.309 公里。全线设秀英港车站、宝岛车站(秀英村附近)及大英山车站三个车站。

1970 年 4 月,海秀铁路工程动工。海口市机关以及工厂、商店、学校等单位踊跃投入路基土方工程建设。次年年底,终于完成全长 13.554 公里铁道的建设任务。

海秀铁路的投运有效缓解了运抵海口的大宗物资运力紧张问题。从此,秀英港 80% 的煤炭可直接从船上起卸装上火车,通过铁路运进煤场。岛外运抵秀英港的大宗钢材和其他大宗物资也改由火车转运。

1972 年,海秀铁路开始承运来往于琼德进出海口与秀英之间的旅客,年运送旅客达 10 万人左右。

在人们的记忆中,海秀铁路存在的时间不长,因此很容易让人淡忘。因车辆简陋,故障频发,车速缓慢,入不敷出。1979 年 5 月 25 日,海秀铁路停运。1985 年全线拆除,只剩下秀英一小段约 1 公里用于建设海口列车发电站。 [图]



石八线延伸线路口的火车通行标志。



新中国成立后修复海南铁路所使用的器具。