

一本1941年拍摄、记录了民国时期海南经济、社会、生产发展、风情民俗等较全面的摄影图册《佛印南支海南岛写真集》，较为完整而有趣地向读者呈现出民国时期的海南岛。

对民国时期的海南颇有研究的海南师范大学教授张兴吉认为，从日籍摄影师的《佛印南支海南岛写真集》说起，谈民国海南现代交通工具的变迁，可从这一时期中外人士有关海南交通工具描述的书籍或图册作一些延伸介绍。他认为，“民国时期的海南，虽然还处于近代化社会的边缘，但就其与当时国内的其他边疆地区比较，其交通水平并不是最差的。”

## 海南马车曾兴盛一时

“海南传统的道路是以通行畜力车为标准的。民国时期的海南的传统交通工具是与传统的道路状况相一致的，这一时期海南岛畜力车的使用较为普遍。”张兴吉说。

马和马车，在我国北方，比较常见，而在海南岛，马匹则较为少见。一直以来，马匹多产在北方，南方较少。但如果说海南无马则不尽然。

张兴吉说，在记述民国时期海南的交通工具的书籍中，其中1939年印刷、南洋协会台湾支部发行的《海南岛体验实记》里，对海南的马车就有一些说明：“前清末年的军队由于新政府的建立，当地的驻军失掉了作为军人的职业……因军事之外别无技能而困惑……其中一些大胆的家伙，就偷盗了兵营



民国时期海南的汽车，多为改造后的旧车。

中的马，在海口市成立了车马店。据说，这是海南岛马车店营业的诞生记。”书中还提到，当时车马店有马车三十辆，条件十分粗陋，价格也就便宜。《海南岛体验实记》中对海南岛的调查是在1919年。

而彭程万、殷汝骊著的《调查琼崖实业报告书》一书中也提到，“琼崖之有马车，始自前清末年，解散湖南兵勇之时。”书中说，当时的马车是木制的，极为简陋，共有马车三四十辆，“乘车费人一角，每车可容四人，共收四角。”这些马车往来于海口、府城之间，而府城方面仅至镇安门（即府城的东门），便利了人民的交通，“创始以来，颇著成效，众亦称其便。”

为了实证海南马车作为当时的交通工具之一还兴盛一时，张兴吉教授列举了多本民国时期关于记载海南马车的书籍，诸如《崖州志》、《海南岛全貌》、《海南岛志》等等。他说，综合各种资料的记载，大致可以将海南的马分为两类，其一是海南岛本地的小种马，多在海南山区尤其是黎族同胞聚居地区使用；再就是当时的军队用马，是大种马，海口市当时的马车店所使用的马正是此类。

海南马车的样式和中国传统的两轮马车有所不同，是四轮马车。“应该是从香港或海外引进的车型。”张兴吉说。马车在当时海口到府城的交通工具中，和汽车、人力车一样，都是人们常用的工具。海南省文化历史研究会会长王春煜教授曾对张兴吉教授说过，抗战后，马车在当时海口到府城的交通中，还有使用，他上中学时就曾使用过。

牛车，是民国时期中国广泛使用的载物工具。海南各地都在使用。在《佛印南支海南岛写真集》中，就出现了包括牛车在内的几种交通工具。

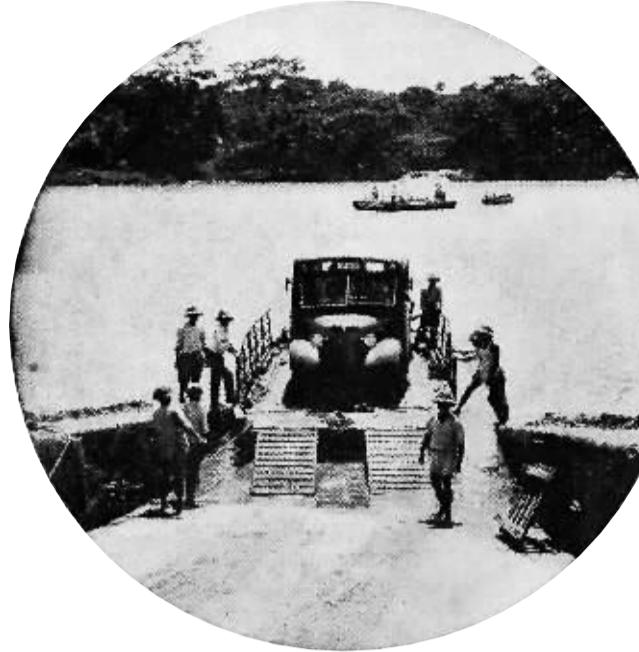
张兴吉教授翻译写真集中一幅牛车图片说明如下：“车是牛运法之一种，在崖县、陵水、感恩等县的平坦地区最多使用。其二是所谓牛拖法，即将木板穿一大孔，用绳或木挂牛头上，进行拖拉的方法。在崖县、陵水、黎峒，是普通的搬运方法。此外，人运法是适用于险峻山地的人力搬运方法，因黎工的搬运费用极为低廉而广泛使用。水运法及船运法则是如字面意义所说。

## 轿兜以代步 雇挑夫以供运输

在陆地上使用的交通工具，除了马车、牛车之外，还有轿子和山兜。轿是中国传统的交通工具，民国时期的海南也在不少地方使用。陈铭枢著《海南岛志》中提到陆运，“本岛内地，不能通车之处，仍多用轿兜以代步，雇挑夫以供运输。”轿夫每日的工钱，视海南的东部、西部、中部而有不同。

兜，也称为山兜，或称为滑竿。张兴吉教授的《民国时期的海南》一书中，描述兜“其形制大致是在两根竹竿之间加一个座椅的样子”。《海南岛全貌》书中对此也有较为详尽的描述，“在两根竹竿的两端和中央部分，紧固以短竹，中部托背之处，为便于坐乘，以四条绳绑以一板，加一短竹，板托腰，脚踩竹……入山者常使用之。”

研究民国时期海南的交通工具，张兴吉教授就发现了一个有“规律”的现象，那就是来海南岛旅行、考察的外国人，多采用坐兜的方式旅行。他举例，王翔译著的《棕榈之岛——明末清初美国传



教士看海南》书中，说明海南岛的道路时，就有一段比较有意思的描述，“如果一个人可以躺椅里旅行而路面又没有滑到使抬椅子的人不停滑倒的程度，那么在某种意义上可以说这条路是相当不错的。”

张兴吉在《民国时期的海南》中写到，人力车，是日本人在日本明治初年的发明，而后传入中国、印度、南洋等地，也传入了海南。而在《海南岛体验实记》中也说，在民国六年十余辆人力车被引入海南岛，不过因道路的恶劣，不能和独轮车、马车竞争，随着城市道路的发展，也曾一度达到四百余台的数量。最终产生过剩，导致激烈的竞争。

## 民国海南汽车道路与汽车

民国时期的海南，随着社会进步与发展，道路的开辟成为瞩目的成就。张兴吉提到，海南岛最早的道路始创于1918年，首先修筑了从海口到府城的道路。最初这条可驾驶汽车的道路只有2公里左右。这在《调查琼崖实业报告书》里也有记述。至此，民国时期的海南的道路开拓呈辐射状发展，海口、琼山、澄迈、琼海等地出现了汽车在路上行驶。

“民国时期的海南的汽车，多为旧汽车，而且主要是小汽车，并非专门的公交车辆。”“在引进海南之后，由于海南气候炎热的特点，再就是堆放东西不方便，都对汽车进行了改造，车身的上部把铁皮都卸下来了，留下一个框架结构，便于通风透气。”张兴吉说。

他说，这些敞开式的汽车多为二手旧车，基本从香港过来。当时在街上跑的还有密闭式汽车，多为日本丰田车，从日本运过来，这些车数量不算多，但由于乘车费用低，多数普通百姓都乘坐得起。

《佛印南支海南岛写真集》里也描述了海口市占尽与大路交通的便利以及南渡江的水利，从发展的势头来看全不见“旧时的疲态，呈现日益繁荣的状态。全岛交通网完备，市内交通也几乎与台北市一样。因没有铺设铁路的必要，反而促进了汽车业的发展。”

## 民国海南水上与空中交通

在《佛印南支海南岛写真集》里，有三张关于陆运、水运交错进行的图片，张兴吉教授作了翻译，句式简短易读：“以交通班车为例，海口、琼山、文昌间为首，各方向都开设了班车，道路虽大多完好，但（穿越）河流的情况却没有变化。所谓义渡仅可以渡人，而不能渡班车，这里是将班车装载到对岸的船，的确是少见而有趣的风景。”

张兴吉解释道，义渡，台湾也有，是为了便利行人所设的义务渡船。海南与台湾相比较而言，平地居多，河流宽阔，但是架设桥梁的地方并不多，于是就有众多的渡口。从琼山到文昌间横渡南渡江，只要将每辆汽车（的人）乘船运往对岸。全岛皆用此法。

在《海南岛全貌》里记载，民国初期，海南岛和外部的交通还不是很畅通，就轮船而言，在上世纪二十年代初，轮船多是外国公司来执行。比如，在海南的轮船公司有英国的德记洋行、法国的地洋行；轮船代理店大致有英国怡和洋行、太古洋行，日本的大阪商船的代理店。

海南出现民用航空飞机，则是在陈济棠主粤时期。1933年夏初，西南航空公司正式开业，1934年，开辟了广州——茂名——海口航线，后改为广州——梅县——海口航线，每周二班。1946年出版的《海南岛之产业》里提及，“每逢星期三由广州飞琼州，上午八时开行，十一时四十五分到。每逢星期四十时十五分由琼州飞广州，下午二时到。价目双程一元五角（国币），单程六十元。”

张兴吉认为，民国时期在海南有完备设施的机场，在太平洋战争中是日军主要的南方中转基地，并不是民用的设施。从这一点来说，当时海南的民用飞机仅为少数人坐得起，比起地面上的汽车、轮船等交通工具，其普及程度远远落在后面。“民国时期的海南交通工具的变迁，其实就是当时海南社会不断发展、经济水平呈上升态势的浓缩和剪影。”张兴吉说。



舟行文昌河上。