



海南交通史话·民国公路

如今走在海口海府路上，可曾想过，这里是海南岛最早修筑的汽车道路，被称为海南岛“第一条具有近代意义的公路”。但那时候不叫海府路，而叫“琼海路”。之所以要率先修通海口往琼山的路，一是海口为本岛对外交通总会、货物集散场所，要从此出去；二是琼山作为琼州府所在地，是海南岛政治、经济、文化和交通的中心，因此两地之间修一条结实的，能通汽车的道路尤为重要。只不过从当年的“琼海路”变为今天的“海府路”，地名的变化，折射出海口、琼山从属关系转变的微妙。

民国期间，海南用短短 14 年修通环岛公路，这首先是因为资金的到位（来自政府和华

历史的车轮滚滚向前，社会进步之风、科学昌明之风伴随 1911 年辛亥革命爆发吹到了海南，琼岛人民对西方世界物质文明的象征之一——汽车、火车和公路、铁路等交通工具是如此地向往。

海南公路的修筑与维护有专门的管理机构，始自民国十一年（1922 年）广东省在海南设立琼崖全属公路分处，由此拉开海南岛大规模兴建公路的序幕，此后用 14 年贯通“环岛公路”。

道路的兴衰与政局同频震荡，民国的镜头慢慢退却到历史的长河中，但岁月风云磨不去昔日琼岛交通的轨迹。

运输，经营汽车生意了。

其实在海南大规模修建环岛公路之前，还有两条称得上“马路”的。《调查琼崖实业报告书》记载，一是耗资五百元，由美国人建造的，加积美国教堂附近一条约长里余的马路。因为经费充足，这条路加筑了石子，比府城至海口那段沙土路的质量好。

而另外一条“自儋属鸟翔，至临属文科”的马路，“由侨兴公司所筑，计长九十余里，广二十四尺，较之旧路，约省十里之程。”书中又记载了这条路的小插曲，因与当地人“联络不得其法，中有一小段曾经土人毁掘，变为薯田”。

值得一提的是，法国传教士萨维纳的《海南岛志》（辛世彪译注）一书中提到，民国十七

阅政府都乐于筑路。因为现代交通可减跋涉之劳，传‘爱民’之名；公路运输投资少、见效快、收益大，商家有利可图，华侨乐意投资；最重要的是方便军事运输，巩固其对地方的统治。”《海南岛公路·汽车运输史》（1984 年 10 月手刻版）编写组成员、海汽退休职工姚伦茂和韩俊元如是说。

民国十一年（1922 年），广东省在海南设立琼崖公署公路分处，公路的修筑与维护有了专门的管理机构，由此拉开海南岛大规模兴建公路的序幕。

当时修路的速度极快。据陈铭枢纂修的民国《海南岛志》（1929 年刊行）记载：海南岛公路，（以大部分而言）始筑于民国十一年

八年以后第三期……完成了环岛公路一千七百里，县道六千公里，黎境道路一千七百公里。”该书提到海南环岛公路的贯通，先后用了 14 年时间。

要在短短 14 年内实现岛内陆路交通的巨大改观，韩俊元和姚伦茂均认为：“数量上可以相信，质量上就没什么可讲的了。”

这全长 1700 余里的环岛主干线是如何分布的呢？《海南岛志》称“由海口西驰，向丰盈、白莲、马亭、澄迈、博厚、临高、新兴、土城、东城、儋县（新州）；南下白马井、海头、昌江（昌化）、新街、北黎、九所、感恩（感城）、板桥；东南转望楼、崖县（崖城）、藤桥、陵水；北上兴隆、万宁、分界、中元、乐会（乐城）、加积、琼东（塔洋）、文昌、尚导（即铁桥东岸，西岸为北冲村）；经琼山而达海口。”

但这依然是规划，到民国十七年，环岛路实际上完成的东线是从海口经琼山、文昌、琼东、乐会、万宁、陵水至崖县的藤桥为止；西线仅完成从海口经澄迈至临高的新盈。

至于环岛公路全线真正何时贯通，因缺失详实的历史资料，尚难以确定准确的时间。韩俊元和姚伦茂认为，据现有的部分资料推断，应在民国三十四年（1945 年）之前。原因有三：一是海南在抗日战争之前，尚未发现崖县县城和感恩县城有通车的文字记载；二是海南在抗日战争之前，东线的南渡江、万泉河、龙滚河、陵水河、藤桥河，西线的珠碧江、昌化江等河流，根本没有通车的桥梁，除了南渡江、万泉河、陵水河等处设置船渡外，其余各处仅架起不牢固的竹木便桥、或是临时捆绑几个汽油铁桶，用以浮渡车辆过河。

据 1947 年的《海南岛新志》记载：全岛公路计分东环、西环及北部、南部四线。东环线分为海口至加积（135 公里），加积至陵水（144 公里），陵水至榆林（84 公里）三段；西环线，为海口至那大（131 公里），那大至北黎（145 公里），北黎至榆林（179 公里）三段，是为环岛公路，共计 718 公里，为本岛陆上交通干线。

环岛路的破坏和修复

1939 年春，日军在海南登陆时，当时地方政府秉承省政府的旨意，为了阻扰日军的迅速深入，实行所谓焦土抗战，下令对海南的公路进行全面破坏，规定每华里公路破坏四段，每段长五丈，深一丈多，挖成“之”字形，三尺行人小道，并将桥梁炸毁，彻底破坏。据民国三十七年（1948 年）《运输周刊》（第 129 期）介绍：本岛环岛公路及省、县干线，本来共长 1500 余公里，（因）在抗日期间，怕给敌人利用，桥梁及主要的公路多予以破坏，剩下的只有“肝肠寸断”。

日军盘踞期间，为保证军需物品的运输，征调民工修复公路，但这些路桥也只是临时性的通车，路况差的局面没有得到根本性的改变。这从《海南岛新志》“日人六载经营，交通事业已有相当成就”，“1940 至 1945 年除修复环岛路线外，并在海榆东线上修建了一座南渡大桥”等记载，可以找到依据。

抗战胜利后，国民政府限于财力，也只是简单的修复，且只修复了不到抗战之前通车里程的一半。1948 年，全岛有可行（车）之公路长程约 800 余公里，未通车的约 600 余公里。西线方面，全线可通，但商人因特殊情况，只开至和舍，由和舍至那大，目下尚无车行；中线方面，自定安马坡渡车施船破沉后，海口至定安工商车不能直接通达，至终点站加积，亦政道东线（绕道文昌）行驶；东线方面，自海口至加积，可畅通无阻，加积至万宁，（因）桥梁未修复，交通已断，但陵水至榆林一段，仍可通车。



1937年，两位美国年轻人——尼克尔·史密斯和雷昂那德·克拉克在海南岛上拍到的汽车。宋国强 翻拍

溯源海南环岛公路

文\海南日报记者 刘贡

侨赞助等），其次是道路经营活跃，官办、公办、民办、商办的皆有，再就是沦陷时期，日本人增筑加宽以供掠夺资源之需。

然而，一切在战争的硝烟中，又变得面目全非。

海南第一条公路

汽车道作为海南新兴的道路方式，在琼山府城往海口一埠首开先河。但查阅各种文献，有称 1917 年修的，有称 1918 年修的，总之，刚开始这条路只修了 2 公里。

到民国八年（1919 年），该路已经得到发展。据 1931 年的广东建设厅编印的《公路特刊》记载，琼山至海口之琼海路是在民国八年五月兴工，同年十二月完成，系地方政府投资官办的，长 7 华里（合 4 公里），路基宽 8.1 公尺，沙泥路面，最大纵坡百分之一，平曲线最小半径为 120 公尺，涵洞六座，均系钢筋三合土结构或石砌，可载重九吨的公路。

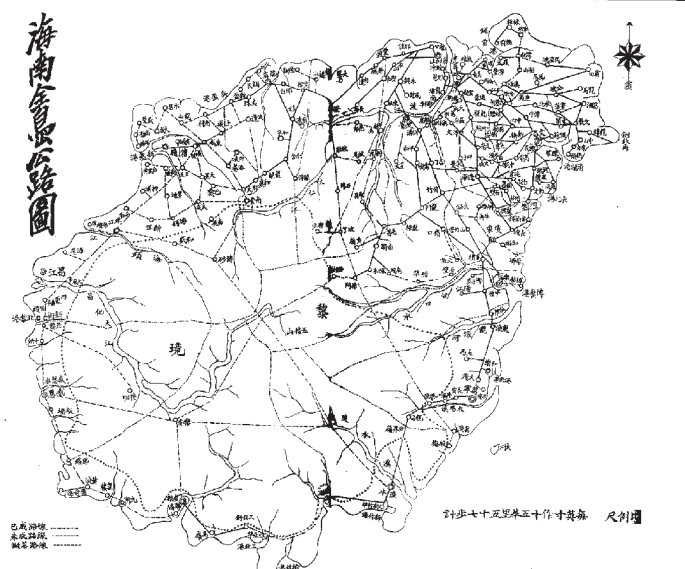
如今的海府路也仅 4.3 公里，大致算到府城琼台书院一带，这条路接近 5 公里。

又有《调查琼崖实业报告书》说：“琼崖向无汽车，去岁镇道开通府城至海口马路，一段约长十里，激动人民经营汽车思想。”但此书年代不可考，“去岁”究竟是哪一年呢。不过正因为修了这条琼海路，大家就想着要搞汽车

年（1928 年 10 月 11 日），当时的海南岛军事首长黄强将军邀他穿越黎区，汽车从府城出发，途中还要渡船过金江，到龙塘过了一夜后，再去南昌的途中就不能走汽车了，“司机们听说允许他们返回海口，都长出了一口气”，可见当时能行车的道路是一段一段的。

14年修成“环岛公路”

“民国初，尽管军阀混战，但任何一届军



间，至十七年（1928 年）四月南区善后公署成立时止，计筑成公路有 1697 里。善后公署以路政为治安根本，因此，更规划路线，严限各县，过期建兴，督饰不稍松懈。所以，又从十七年五月至十八年四月止，一年之内“共筑成公路千一百余里，已筑而未通车者 870 余里。此一年中，可谓有长足之进矣”。

《海口城市发展史·海南岛篇》中记录了当年的修路计划：“民国十一年起到十三年止为第一期，十四年到十七年为第二期，十

民国《海南岛志》中的「海南全岛公路图」。