



海南交通史话·民国公路

遥想上个世纪二三十年代,琼岛人民坐在改造的汽车上,摇摇晃晃,一路颠簸。那改造过的车因天气炎热,拆掉了封闭性的车体,仅有顶棚、护栏,近乎四轮马车。

从民国初年至1939年日军侵琼之前,海南岛的公路在时建时停、断断续续中修建了起来,其中不乏刺激性政策和开创性办法,海南道路的修筑成果斐然,也由此促进了海南岛当时的运输业和商贸业。



右图:日军侵琼期间,海口、琼山、文昌之间的道路并未贯通,日本军车过河仍需船只浮渡。(资料图片)

上图:日据海南期间,行驶在三亚公路上的日本军车。(资料图片)

民国海南公路：
开发与掠夺的“网”

文\海南日报记者 刘贡

经历了大革命的洗礼,广东全省(包括今天的海南)的风气有所改变,统治者具有了一定进步性,认为必须进行一些改革和建设,复苏和发展经济。

于是,从民国初年至1939年日军侵琼之前,海南岛的公路亦在时建时停、断断续续中修建了起来。其中不乏刺激性政策和开创性办法,海南道路的修筑成果斐然,也由此促进了海南岛当时的运输业和商贸业。

然而,全岛风风火火的筑路并没有带来经济复苏的高期望值,即使破坏公路以阻止日本入侵,最终还是被他们修复后将海南岛的资源运出了岛外。民国公路史就这样悲剧地结束了。

“不管质量,只管速度”
的筑路标准

尽管海南岛已经有了公路,然而走在路上依然雨天一身泥,晴天一身土,但总比靠人畜走路强,于是民国十七年(1928年),南区善后公署成立,其以路政为治安根本,因此“更规划路线,严限各

县,过期建兴,督饰不稍松懈”。

民国《海南岛志》称:“善后公署于开筑乡道,利用保甲组织。属于何甲者,即由何甲负责兴筑。其路线由县勘明,绘图呈核。一经核定,即令县限期飭团,督同该管甲长,召集甲内住民从事开筑。一面由县派员,会同团董监视工程。各甲以责任所在,亦踊跃应征,故各县乡道发展极速。”

商民合办的道路,由于利益关系,进度也是迅速。据《广东省公路交通史》(上篇)记载:“这些筑路公司投资修筑的路线,大都是县境范围内的短途线,一般是二三十公里左右,多是县道和乡道,也有省道干线中的一段。筑路公司为了更快地获取利润,回收成本,在取得承筑权

事挖开,或稍大率迁就自然地势,而得石甚艰,不铺路面。以之故,或凹凸不平,或任意弯曲,其坡度曲线,往往不合公路筑造法则。淫雨则泥泞没轮,风晴则扬沙迷目,以致车身、汽油,损耗太甚。坐客感受颠簸之苦、此其缺也。

换句话说,当时的公路状况太差,既耗车,又费油,汽车报废率极高。

“此路是我开,留下买路柴”
的收费标准

为了修路公路,民国政府开明地选择了开放各条融资渠道,官办的给经费,公办的可自备车辆营业,民办的以

定年限的专利权;二是收用土地无需现金;三是路基土方可以征调民工半义务劳动。这种政策既能减轻筑路投资的负担,筑成之后又能独占利益。因此,一时间(特别是1928年以后)各地商民纷纷组织筑路公司和行车公司,形成了一股修路热潮。

以至于到1933年陈献荣编《琼崖》一书时,“琼崖公路的发达,初到琼地的人莫不惊讶……各种机关的创设,允有隔世的观感!公路的已成者,康庄的有之,复线的有之,纵贯的有之,孔道的有之,真可谓路的网呵!”

陈献荣又接着感慨:“无论官、县、市、私人开的公路,一律都要通过费的。在每一段公路的两头,都有设一间房室或茅屋,并有隔着一铅线,铅线上挂着有幅白布,车到这里时要先给通过费,然后才准驶过。”陈献荣算了一下,以每天600余辆汽车计算,路款每月收入一二万元。用“此路是我开,要想从此过,留下买路柴”再贴切不过了。

“路通财通”到“路通财失”
的悲剧时代

遥想上个世纪二三十年代,琼岛人民坐在改造的汽车上,摇摇晃晃,一路颠簸。那改造过的车因天气炎热,拆掉了封闭性的车体,仅有顶棚、护栏,近乎四轮马车。

1937年5月,一封“全国经济委员会秘书处致实业部公函稿”中提到,“查琼崖全岛公路,已筑成环岛省道及各县县道,共约三千余公里,惟所成县道几大多偏集于该岛东北部……为巩固全岛国防,普遍发展地方经济起见,计划完成全岛省道之全线交通;增筑岛南腹部各县间联络公路,以开发黎地,及腹部重要产区与出口海港之联络;将内地政治商业中心区域及原料产地,与海岸铁道线及出口海港直接联络……”

林日举的《海南史》中,对此后日本帝国主义对海南岛的掠夺进行了描述。首先把铁矿作为掠夺重点,因此一开始就要投资铁路、港口、桥梁、公路等基础设施建设;其次掠夺农、林、牧、渔业资源;再次投资工业生产进行掠夺;最后垄断贸易与金融。



因此,在日本侵琼期间,虽然道路、桥梁、港口、电站等基础设施建设较快,但海南人民赖以生存的资源物产大量损失和减少,生态环境遭到严重破坏。而交通的垄断,又使琼岛各方面与世隔绝,社会经济急剧倒退。

司徒尚纪的《海南岛历史上土地开发研究》一书中提到,海南的特殊地位和资源成为鸦片战争后外国侵略者窥见和角逐对象,特别是日寇以杀鸡取卵方式造成海南近代开发史上的空前浩劫。即便有爱国华侨和民族资本的努力,但本岛开发已不可能产生根本转变,海南经济凋敝,满目疮痍。

研究海南近代公路史的结论是,只有和平年代才有“路通财通”的美景,当战火硝烟弥漫全岛时,“路通”只会令“财失”得更快。海南环岛公路,从侧面折射了一个悲剧时代。

土地议价入股,商办的集资组建公司……各种形式,灵活变通,只要能把路修好,一定期限内归谁无所谓。

《海南岛公路汽车运输史》(1984年手刻版)编写组成员韩俊元、姚伦茂分析,当时海南省道、县道和乡道的修建规模之所以如此巨大,其主要原因是国民政府采取的这些政策较为合理。如规定:商民投资筑路,根据情况分为给予20年以上至30年以下之专利权;规定路租收取标准、运价标准,以及省道、县道、乡道的路面宽度;规定路线经过的土地,如属公有,概免给价收用,如属民有,则按价收购,发给股票;规定路线两旁十里内居住的男丁,年在18岁以上至50岁以下者,均须参加筑路4天,每天工值4毫,除按日发给饭金1毫半外,所余工值换发股票1元。

这些规定对当时投资筑路的商民来说,是相当有诱惑性的:一是可以获得一