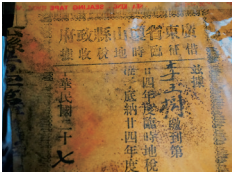


这几张印有「海南特区」字样的票据记录了1950年海南一段特殊又短暂的历史。陈蔚林 摄



陈蔚林 摄



夹缝生存的海南商贸一段历史

文海南日报记者 陈蔚林 实习生 陈小婷

商贸萧条 难寻找凭证

“海南岛自古地处偏远南海,土地肥沃、民族关系简单、不受境外侵扰,所以长期呈现着外无威胁、内无严重危机的平和局面。但也正因如此,海南逐渐不为中央政权所重视,间接导致了经济社会发展缺乏相应推动力,这种情况在抗战之后、解放之前尤为突出。”谈起1949年至1950年间海南商贸之萧条,海南师范大学教授张兴吉这样举例,哪怕是最为繁荣的海口市博爱南路、中山路等地区,在那段时间也未给后人留下“叫得出名字”的建筑、商行和道路。

自小在海口长大的著名琼剧作曲家吴梅还记得,彼时海口市人气最旺的“商业区”位于新华路至东湖路段,可即便是在那里,大多经贸往来也都是在摊上进行。“当时国民党军队节节败退,不少北方军官携儿带女随撤退部队迁往海南。但他们在海南无根无基也无产业,只好让家人将随身的物品带到东湖附近摆地摊贩

卖以维持生计。”当时年仅十余岁的吴梅不曾踏足岛外的世界,少见那些新奇质优的物件,还咬咬牙从中挑选购置了一件绒裤,“他们的衣料真是特别厚实、温暖。”

但也有资本“雄厚”的人家,吴梅的父亲就曾将自家一间店铺租给了一位随军来琼谋生的北方人,让他们在此开起了北方面馆。“现在这户人家的儿子还在海南,看来是已经扎下了根。”说话间,吴梅仿佛重拾了年少时充满好奇的心情而语气渐渐变得轻快,“在那之前,海南人极少能吃到水饺、拉面之类的面食,而到了解放前夕,街市上已然处处可闻面食的软香。”

在商贸如此萧条之时,可想而知土地买卖、商铺纳税等商业行为也不常见,留下的商业凭据更是少之又少。

在获知海南省收藏家协会留有税票、地契、收据等可以佐证民国时期海南经济发展形势的相关史料后,长期潜心研究海南历史的张兴吉语带笑意:“这样的史料非常珍贵,可以向世人证明,即使在战乱纷争的艰难时期,这片土地上也有辛勤劳作的商贾人家。并且,在当时的大背景下,每一个行业、每一个店铺甚至每一个小摊想立足于市场,背后必然都有其艰苦创业的故事,值得后人挖掘和追思。”

解放前昙花一现的“海南特区”

在这些史料中,几张显示“海南特区行政长官公署”、“海南特区公路管理所”等字样的票据吸引了记者的目光。其中一张土地所有权状上,还签署了时任海南特区行政长官陈济棠的名字。省收藏家协会顾问何云强特别提醒,此处的“海南特区”是指于民国三十八年(1949年)4月成立的“海南特别行政区”。

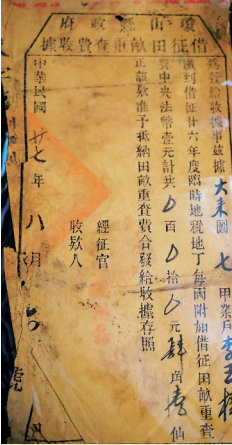
这段国民政府于民国时期致力于海南建省、兴办特区的短暂历史,因其只维持了短短一年时

间而鲜为人知。只有少数曾居住于海口市繁华地带的古稀老人依稀留有印象:那一年,许多政府机关单位的牌匾被统一撤换,曾经上书的“海南海口”字样统一改为“海南特区”。可没过多久,尚还崭新的牌匾又随着海南解放而消失了痕迹。

据史料记载,其实早在1911年9月1日,出于海南防务的安全,孙中山就明确提出:“琼州孤悬海外,万一不能关照,失去琼州,则高、廉、雷等府及广西之太平等处都有危险。今为边防起见,宜将琼州另立一省”,并向国会阐明了“开发资源、加强防务、提高文化(无省则诸高等学校不能办)、移民、行政之便利”等海南必须建省的理由。

可惜的是,由于战乱频繁等原因,海南建省的愿景一波三折而始终未能成真。直至抗战胜利后,在民国36年3月24日于南京召开的国民党中央全会方才通过海南建省之决议。1949年4月1日,海南正式更名为“海南特别行政区”,并成立建省筹备委员会于海口。

“但是,由于当时国民党已然面临倾颓,根本没有人力物力财力可以投入海南特别行政区建设,所以这个特区终归只是一具空壳、无疾而终。”张兴吉将海南特别行政区的成立认为是



部分走向末路的国民党将领捞取最后一丝政治资本的幌子,其真正的建树寥寥无几。

何云强也表示,此类史料极为稀少,也正是因为国民党势力开始疲软,海南特别行政区的新政无法真正推开,仅有交通、建设等几个部门将海口市的几个繁华地带作为新政试点,“作出了一些改进的小动作”,可最终也免不了淹没于海南解放的大浪潮中,成为海南历史中极为短暂的一幕留影。

为梳理历史 提供佐证

颇为有趣的是,何云强的收藏中还有海南特别行政区时期的“海南特区公路管理所”开具的一些收据。它们被划归了“海照”、“海考”、“特罚”等几个类别,分别是驾校考试、发放驾照和交通违章的收费凭证。

这些史料显示,当时被“海南特区公路管理所”准予参加当期驾校考试的仅有编号为“001”至“050”的50名考生。当然,我们很难从中得出结论,在海南特别行政区时期发放的驾照是否仅有这50张,但可以窥得一斑的是,在当时的海南,持证的司机还属凤毛麟角。

吴梅的父亲就曾负责海口市永兴镇到海口市市区路段运营的客车司机,许多年里,往来的农民、工人都是挤在客车两旁满满当当的货物中间,一路颠簸来到目的地。年幼的吴梅也曾多次乘坐父亲驾驶的客车,却未曾见过父亲亮出他的驾照。

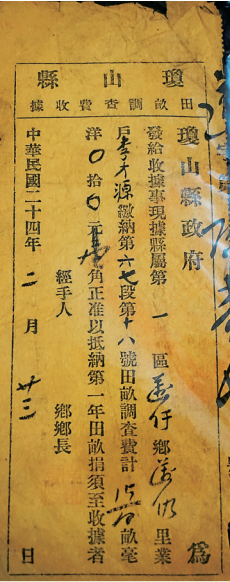
想必,在那个从海口市市区去往府城都大多只能依靠步行或马车的年代,驾照是比汽车还要稀罕的物件。如此看来,此类史料也就更显意义非凡。

“我也曾在上个世纪七十年代见过记录‘海南特别行政区’的一些旧照片,可如今已经连照片也找不到了。”海口文史专家冯仁鸿感慨,那昙花一现的海南

特别行政区如同海南经济社会发展的分水岭,划开了两个时代,“要知道海南解放前几十年的发展速度还比不上解放后的十几年。自海南建省办经济特区以来,变化更是日新月异。”他认为,何云强提供的这些史料,将为人们梳理海南金融史提供不可多得的佐证。

对此,张兴吉深有同感,“解放前后,尤其是海南特别行政区时期的历史研究工作,仍亟需实物史料为其助力。”据何云强回忆,在2001年,国家建设部研究所的研究人员还曾亲自赴琼,为的是购买他手中一纸盖有“海南特别行政区”公章的土地所有权状。

“他们很是惊讶,海南民间竟然能寻到如此珍贵的史料,因此不惜远道而来愿付重金购买。”但是,何云强不收分文便将此藏品交给了研究人员。他说,收藏文物的目的并非谋利,能为历史研究、存档工作尽一份力,才算是藏有所值,“我特别希望更多的人知道这段历史,尽管时间短、建树少,但仍为今日繁荣发展的海南奠定了一份基础。”



这些税票、地契、收据等佐证了民国时期海南经济发展的情况,十分珍贵。

本版图片除署名外均由原中倩摄