

民国专列“美龄号”

“美龄号”曾是原国民党元首蒋介石的专用车辆，因蒋夫人宋美龄曾乘坐过此车，故名。

该车长约12米，宽3米，高5米，1941年日本造，钢制结构，列车内部格局简洁大方，功能区间分布明确，首先是个约12平米的会议室，两盏欧式壁灯花纹清晰可见，靠窗一侧有通道可往尽头，随后可见办公室，会客室，卫生间。会客室内两侧配有沙发，上方是卧铺。如此大的内部空间及格局，在当时，可谓是豪华奢侈。

1945年抗战胜利，日本无条件投降，当时的国民党政府将其收缴并加以改造使用，列为公务车之用。“美龄号”即为其一。解放后，其车原用于内地，约上世纪70年代其从广州被调拨至海南，后因车辆技术状态不良下线，存放至今。

专列会客室里的沙发，墨绿色鹅绒布料手感极佳，颇具复古情怀，于车内向窗外望去，不禁思绪渐远，曾有一位海南文昌籍女子，才慧双修、蜚声中外，赴美周旋政坛，演讲救国，于抗战期间为全国乃至海南，都作出了极大的贡献。无奈蒋夫人随夫征战四方，却从未到过海南，或冥冥之中自有安排，“美龄号”今于此安享晚年，算是圆了她落叶归根的心愿。

国产首款干线机车

车号为6499的建设型蒸汽机车，是我国第一台自己设计的干线机车。机车全长29.18米，1986年于山西大同机车厂制造，构造速度每小时80公里，模数牵引力324千牛，最大轮周功率达到2190千瓦，1988年停产。1996年1月配属于海南铁路总公司，担负石碌至三亚214公里客货车牵引任务。2003年5月正式停运，是海南铁路史上最后一台停运的蒸汽机车，从此海南铁路正式结束蒸汽时代。

蒸汽机车是利用蒸汽机把燃料（一般用煤）的热能变成机械能，而使机车运行的一种火车机车。它主要由锅炉、蒸汽机、车架走行部和煤水车四大部分组成。我国主型蒸汽机车先后发展了八种型号：前进型、建设型、解放型、人民型、胜利型、跃进型、蓉建型、星火型。

海岛铁路的缘起缘灭

海南由于地处偏远，其经济社会发展长期以来落后于内陆地区，在历代朝廷眼中，是可有可无的化外之地。

海南省第一次全国可移动文物普查文物大阅台

早就听说东方市有一家海南铁路博物馆。馆内存放有一节特殊的公务专列：1941年日本制造的GW97380公务车，誉称“美龄号”。借全国第一次可移动文物普查之际，有幸一睹其“容貌”，而更意想不到的，除了“美龄号”，馆内还有1939年日本制造的K3矿石车、1940年日本制造的吊车、1965年武汉制造的S11守车、1970年齐齐哈尔制造的抓煤机、1984年罗马尼亚制造的ND2型内燃机车、1986年山西大同机车厂制造的建设型蒸汽机车及遗存下来的各类珍贵铁路文物。

漫步环绕各列车，不禁有了欲乘诸列之感，去穿越海南铁路史之念。



走进海南铁路博物馆

老火车连缀的海南铁路史

文本刊特约撰稿 符菁蔚 图 王浩

随着帝国主义列强的人侵，国人方启动海南资源开发之心。

1884年中法战争的失败，以及随之而来的海防危机，促使清政府开始重视海南，时任两广总督的张之洞便是在此背景下，主张修建铁路，开发海南，借发展固防御以抵外敌。在其修铁路的方案提出“筑铁路至海南腹地”一说。然张之洞开发海南之举并没有得到政府的有力支持，终因财政窘迫，官力难支，地处贫瘠，各项建设虎头蛇尾，兴修铁路的计划也随之泡汤。

民国初年，袁世凯复辟失败，随即军阀混战，各据一方，1917年至1920年，孙中山深居浅出发愤著书，以实业建国为志，写出了他理想中发展中国的伟大计划《建国方略》，洋洋洒洒十余万字，中国铁路的宏伟蓝图中早已对海南铁路有所规划：“于化州须引一支线，至遂溪、雷州。达于琼州海峡之海南……于海南再以渡船与琼州岛联络”。惜孙先生积劳成疾，身患不治之症，亦唯留一句“革命尚未成功，同志仍需努力”遗嘱。

1936年，时任国民政府全国经济委员会常委的宋子文和广东省财政厅厅长的宋子良赴琼视察，宋家兄弟此行欲以建设为愿，推动家乡发展，遂引起各界关注，可惜次年日本发动侵华战争，海岛人民的铁路梦又一次幻灭于声声炮火中。

首条铁路竟是日寇的“输血动脉”

随着侵华战争的不断扩大，日本岛国物资缺乏的弱点日益暴露。由于其国内所需的铁矿石大半依靠中国华北供给，紧迫的资源需求使日寇加快了对海南铁矿石的掠夺步伐，而铁路则是运输矿石资源的最佳交通工具。

1939年7月，日寇随军地质勘探人员在三亚附近首先发现田独铁矿，立即组织进行开采，并修建了田独至河口12公里轨距为610毫米的轻便轨铁路。尽管铁路很简陋，但却是当时日寇掠夺海南矿产资源的重要工具。1941年1月，日寇在昌江县石碌岭发现了大型优质富铁矿，品位高达60%以上，且矿体裸露易于采掘。同年，日寇以八所、宝桥

（叉河）、石碌为基点全线开工，并作为掠夺性突击工程，于1942年3月草率完成了铺轨，3月23日从石碌开出第一列试运矿车抵达八所港。整段线路简称“石八线”，此乃海南岛第一条干线铁路，长约52公里。

1940年至1944年间，日寇先后在海南西部修建了全长240.9公里的铁路。日寇在田独铁矿中开采并掠夺回国铁矿石多达269万多吨，在石碌开采铁矿石58.8万吨，掠夺回国38万吨。日寇共掠夺海

附近还遗留当年掩埋劳工尸骨的“万人坑”。为了纪念死去的劳工，在原地附近竖起一座约10米高的纪念碑，碑文刻有“日军侵琼八所死难劳工纪念碑”的字样，碑文字字刺眼，以警示后辈莫忘国耻、圆梦中华，多少矿石沾满斑斑血泪，多少冤魂死无安身之地。

西环铁路，重获新生

1945年，日本战败投降，西环铁路重归国人之手。



蒸汽机车侧面 车号为6499的建设型

南铁矿石300万吨。博物馆收藏的那辆1939年日本造的K3矿石车便是这段历史的铁证。

一根枕木一条命，石八筑成万骨坑

日寇为了在短时间内修通石八线，尽可能的掠夺珍贵的铁矿石资源，从上海、广州、香港、澳门、汕头、厦门等地抓来骗来大批劳工，加上海南本地劳工共计4万余人。惨绝人寰的日寇无所不用其极，最大限度的压榨着苦难工人的劳动力，每天干重活时间高达9小时以上，一日仅有4两饭球，穿麻袋片，睡茅草屋。如此艰苦环境，死伤者越来越多，出逃者只增不减。

当年被骗劳工、广东清远的向全老人就是其中之一，据他回忆，1942年春，日寇在香港打着“招工”的幌子广发传单，承诺允以丰厚待遇，待人到海南却受着不堪虐待及折磨，身边的伙伴相继死去。日寇处理尸体的方式起初是用汽油烧，后来因汽油紧张，就改用掩埋的方式，开始时一个坑埋一具尸体，后来因死者过多，就七八具尸体一个坑，许多尸体更是抛尸野外，竟成野鸟野狗之食。

1942年3月，52公里的石八线铁路修通完工，4万多名劳工却只剩下4千余人，八所港

起初由国民政府接收，虽有修复计划，却因经济、战乱等诸多原因屡遭破坏，更因政府崩溃、无力回天，西环铁路全线瘫痪。新中国成立后，为恢复石碌铁矿的生产建设，经国家立项投资，石八线得以修复，随后海南环岛铁路被列入《十五年全国铁路发展规划》，铁路陆续修通安游至黄流（安黄线）、黄流至岭头（黄岭线）、岭头至八所（岭八线）三段铁路，并完成铺轨合龙，全线竣工。

自此，以三亚为起点，经八所至昌江石碌，途经一市三县16个车站约220公里，早期的西环铁路正式贯通。

自1988年海南建省至今，经济建设等诸多方面得以快速发展，2003年粤海铁路成功建成、2010年东环铁路正式通车运营、2015年底又将建成西环铁路，这些成绩表明着海南铁路正在大步向前，不断创造未来。

抚摸这些昔日的钢铁巨兽，其虽静卧在此，且被新上色过的外壳，鲜艳煞是好看，然静听之，好似还感受得到它们微弱的心跳，竟是向人诉说的一段段辛酸不堪的历史与一幕幕浓墨重彩的往事！

有幸穿梭于诸列，回想海岛铁路的过往，可好好记下这一木一轨，一车一行，随着历史专列之阵阵轰鸣，走往更远的更长路！



“美龄号”侧面