



昌江县石碌，日本人侵略海南，掠夺石碌铁矿时修建的老铁路。海南日报记者 张杰 摄

100年前的国人决然不会想到：孤寂小岛在百年之后会有一条铁路环通四方。

北起海口，沿海南岛东海岸直达三亚的第一条高速铁路，于2010年12月30日通车运营，这个让海南人引以为傲的交通史上的“一号工程”，结束海南岛东部沿海长期没有铁路的历史。仅仅在5年后，伴随着铺轨车在西环铁路最后一段钢轨的铺设完毕，海南西环铁路全线铺轨已于7月全面完成，与东环铁路完成闭环，环岛高铁将于年底通车，岛内铁路沿线的高速铁路梦也就此得以通达。东西南北蓄势齐飞。



海南铁路博物馆，1950年代工人修复铁路的老照片。苏晓杰 翻拍

种清澈的力量。穿透云雾迷离，望着大海的人们总会在迷蒙中被唤醒，跌入一段铁路旧事的追忆。

第一次： 1936年宋子文等计划3年内建成环岛铁路

时光的指针被推回100年前。运输的重要，在百年前已为中国人所认识。1886年，张之洞制定《抚黎章

海南历史上三次环岛铁路梦

文|海南日报记者 杜颖

东方市滨海北路，距铁路博物馆不足2公里的铁路职工宿舍区里，79岁的老司炉工韩名光总要早起，一如往日地到八所老铁路线附近去走走。这样的习惯已经持续了快20年，路不近，老人家却不惜辛劳，问图什么，他坦然：只是念旧。

在他路经之地不远处，一段长长的灰白色崭新的铁轨已经铺就完毕，新西环铁东方站与海南岛其他西部市县站点一样静候指令、蓄势待发。新西环铁与海岸线近似咫尺，似乎正期待着那雪浪银涛的诱惑，开启飞度云海迷境的旅程。

鱼鳞洲、八所港，悠长的岸线与素蓝色的天幕辉映，偶有鹭鸟掠过海面，发出轻柔吟唱，总使人感受到一

程》12条，认为“抚黎以开山为先”，制定出开通“井字”路计划。他多次上书清廷，要求“筑铁路至海南腹地”，后因调任湖广而作罢。

1915年，琼崖当局曾计划向美国借款，修建海口至乐会铁路，因路权争议而未果。

1918年，孙中山在谋划《建国方略》的时候，用笔在中国西南铁路图南端划了一条线，触角直抵与琼岛一水之隔的海安。他说，该有一条铁路“于化州须引一支线，至遂溪、雷州，达于琼州海峡之海安，……于海安再以渡船与琼州岛联络。”

1936年，又一群实权人物开始倡议修建海南铁路，他们掌管着国家和地方的军权、财权，雄心勃勃，想大干一番事业。当年12月2日，国民政府中央经济委员会常委宋子文与广东省军政要员余汉谋、陈策等抵琼，考察海南岛的交通建设，计划3年内投资1000万元铺设铁路，1000万元开辟港湾，1000万元搞其他建设。经国民中央政府和广东省府会商，决定先从铺设铁路入手，打开海南开发大门。

宋子文计划成立琼崖铁路工程局，以临高县马袅港为起点，经澄迈、琼山抵海口，再出文昌经加积、陵水而至榆林作为首期东线道路，全长361公里；二期西岸线经福山、和舍而至那大，全长67.2公里，统称环岛铁路。这样，铁路基本上把海南经济文化相对发达的地区连接起来。

然而，日本侵略者的铁蹄，打乱了海南铁路修建计划。1939年，日寇侵琼后，先后发现了三亚田独铁矿、昌江石碌铁矿。日寇筹划挖矿山、修铁路，将海南岛建成其“南进基地”。1939年至1943年，全长240.9公里的海南西部铁路先后建成。3年后，第一列试运矿石列车从石碌开出，抵达八所港。

第二次： 1958年提出海南环岛铁路十年规划

新中国成立后，海南真正掀开了

波澜壮阔的铁路修建史。

由于年久失修，当年所修铁路大多毁损。1950年代末，党中央提出加快开发海南，以适应全国经济建设、巩固国防的需要。

1958年2月6日，国务院副总理兼国家计划委员会主任李富春前来海南视察。在谈到海南交通建设问题时，他富有远见地说：“要使海南岛工农业、经济作物发展起来，首先要把公路搞好，其次，将来可搞西环铁路。看经济价值如何，还可搞环岛铁路。”

同年2月8日，铁道部转发李富春关于开发海南经济问题的电报，批示广州铁路局派员赴海南了解八所至三亚的铁路情况。4月，铁道部制定了全国《十五年铁路网发展规划》，海南环岛铁路被列入规划项目。

从这一年开始，大批铁道兵和铁路工人从全国各地云集海南，从西部开始修建构想中的环岛铁路。

老家湖南株洲的易书梅就在那个时代，跟着工友们一起踏上了前往海南的渡轮。易书梅在石八线上当线路工，肩扛枕木的工人，一条枕木200斤重，一个工人要单肩扛起，走上一段不短的路，再慢慢托放下来，铺成铁路路基。

工人们奋战在一线，而在中央，一代伟人周恩来，也对修建海南铁路寄予殷殷厚望。1960年，周恩来总理在海南视察时提出，实施第三个五年计划时要建设东线铁路。当时陪同周总理视察的海南区党委副书记魏南金，在回忆录《宝岛足迹》里写道：2月11日，周总理亲自与区党委及有关部门的负责同志一起，研究海南的10年水利建设规划，其中还涉及到发展橡胶和热带作物及交通问题。周恩来说，“东线要到第三个五年计划才搞。新英港还要修铁路，修港还要一两年的时间。你们好好计算一下。铁路要把两边几个码头连起来。”

仅是寥寥数语，却勾勒了海南铁路建设的宏伟蓝图。

1963年5月9日，李富春副总理

再次视察海南，对海南的长期规划做指示，他念念不忘地说：“十年内是否把原来设想的环岛铁路搞好。”但是，随之而来的十年“文化大革命”，中断了环岛铁路建设的进程，对海南，再度留下了遥遥的寂寞与等待。

第三次： 环岛高铁梦圆今夕

改革开放春风徐来。1980年夏，党中央、国务院作出加快开发建设海南岛的决定。海南环岛铁路建设再次进入中央领导的视野。

1982年初，中央政治局委员王震视察海南回到广州。3月2日，他在对广东省委负责同志谈话时明确提出，要修建海南的环岛铁路。他说：“海南的环岛铁路要修。说修筑海南环岛铁路是急躁冒进，我不信。”

“我不信”，3字铿锵有力，彰显的是态度与决心，深深烙在了老一代铁路工人们的心间：那是渴盼、那是期望。

1988年海南建省办经济特区后，建设一个全天候、大容量、长距离的铁路交通运输线，将海南铁路与内地铁路连接，重新成为海南岛建设的重要课题。1992年，国务院批准海南铁路通道项目，计划铁路通道分为湛（江）海（安）线、海（口）叉（河）线、琼州海峡火车轮渡“两线一渡”。由铁道部、广东省、海南省“两省一部”合资建设，预计总投资60亿元人民币，“九五”期间建成。

此间经历无数波折坎坷，粤海铁路通道终于在“十五”期间建成，2002年12月13日，中国第一艘跨海火车渡轮“粤海铁1号”载着火车头成功上岛。

2005年10月，海南西环铁路提速改造工程动工，实现西环线列车真正意义上的一次大提速，运行时速由原来最高时速80公里提至120公里—160公里。

同年的“两会”上，省政府主要领导与国家铁道部商谈，首次提出建设东环铁路设想，得到了铁道部的积极响应。在东环项目未列入《全国中长期铁路网点建设规划》的情况下，省委、省政府主要领导多次率队赴京与国家有关部委汇报协商，得到了国家发改委、铁道部的充分理解和大力支持。通过扎实的运作，仅一年多时间，就顺利完成了项目立项、可研及施工设计等前期工作。

从2007年至2010年，历时近4年的海南东环线铁路建设完成，全长308公里，彼时速度达到250km/h。

2012年10月，经国务院批准，国土资源部下发新建海南西环铁路凤凰机场至三亚火车站段工程建设用地批复文件，拉开我省西环铁路建设序幕。

此后，西环高铁如火如荼建设起来。

3年弹指一挥间，西环高铁于2015年底完工在即，海南岛铁路终于环线闭合，东西南北蓄势齐飞。一段有关奋进与梦想的旅程，在一个新的历史起点上，再出发！

岁月峥嵘，海岛铁路的历史犹如岛屿命运的缩影。而今，充满志气与力量的海南人民，在新的历史时期风云聚会、厚积薄发，也必将迎来更加美好的明天！