

火车记忆  
史话  
环铁背后的

海南环岛铁路的梦想始于1936年,迄今已近80个春秋。终于,梦想即将成真!这一回开通的还不是普通铁路,而是环岛高速铁路。

清末两广总督张之洞是最重视海南岛开发的地方大员,他提出开通全岛“井”字道路的计划,虽未全部落实,但比之明朝晚期海瑞主张的“十”字道路构想,已是更进一步,而且付诸行动。从1889年张之洞调任湖北之后的奏疏可以看出,如果他仍在两广,势必建议朝廷修筑铁路,发展岭南,包括海南的经济。

海南人的铁路梦,早在清末就已萌发——当时的目标不是“环岛”,而是南北铁路,通过中部山区直达三亚。记录到这一大胆设想的,是儋州的一个举人——唐丙章(光绪壬午科,1882年乡试第十一名)。

而在唐丙章之前,估计已有不少海南人在国外见过火车,坐过火车。

清代晚期,开眼看世界的海南读书人没有固守旧学,排斥西学,对实业和新学,多持开放和接纳的态度。他们的某些见解,在当时可以说是比较超前的。

### 琼山举人笔下的铁路和火车

“泰西(欧美)有铁路,以行火轮车。其式先将路筑平,两旁各置巨木,木上钉凸形铁条,使与车轮凹槽相合,若斗榫然。车行其上,迅疾无滞。火车之制,车上直卧一大铁桶,前设烟筒,后设蒸气桶。左右有筒管,通蒸气桶内,上半蓄水,下为火门。以火煮水,火腾水沸,蒸气由左右二管贯入各小管激轮而行。一点钟可行二百里。数十车衔尾而进,势若电掣雷池,力大而远。西人多藉此以运货物,贵军粮云。”

光绪年间,辛卯科(1891年)琼山举人冯骥声(1841—1891)写过一首题为《铁路火轮车》的古体诗,附有这段引文,不过两百字,却将铁轨的铺设和火车的工作原理、时速、用途等,介绍得绘声绘色。

冯骥声原本是一名沉迷于解读和考证古典经书的学子,他的解经著述,在前人的基础上,广泛搜集文献资料,运用文字学、古音学和训诂学的理论和常识,深入研究经学,特别是对今古文《尚书》的精心考证,往往有独到之处。他的集子《抱经阁集》,绝大多数都是解经文章。

就是这样一位在当时很多人看作是“书呆子”,而且屡试不第的儒生,其古体诗的题材却关注英国占领香港等时政,以及电报、望远镜、火车和轮船等新生事物。莫不是他在年轻时曾经游历天下,经常会来一次“说走就走”的旅行?

他在诗中写道:“……水村山郭瞥眼过,顷刻可行万里程。噫嘻!我朝若仿火车制,遍开铁路通边地。商贾操奇赢,贩运尤便利……”

冯骥声所描述的,不正是当下国内铁路的现状吗?而且还是高速铁路的节奏和速度啊!

冯骥声50岁才中举,不久便病逝。

### 唐丙章:“铁轨宜督造也”

“昔年琼地土客商人议集公司股份,由中路筑铁路通至崖州,旋恐无利可谋,复患黎人为梗而止。”清末,儋州举人唐丙章上过一份《平黎疏》,提出14条治理中部黎族地区的建议,最后一条“铁轨宜督造也”,开门见山,说起此前就有琼州商人想集资开通海南中线铁路,但因担心无利可图和遭受山地



20世纪初,美国探险家镜头下的海南中部黎族茅草屋。



1936年,宋子文回海南。

居民阻挠而告吹。

唐丙章在奏疏中说,中部地区尚未开发,必然有丰富的宝藏,不仅有早已闻名和冠绝于海内外的茄楠、沉香,其他物产也是不胜枚举的,怎能说没有利益?

唐丙章认为,铁路开通之后,可由“官督商办”,也可以“官商合办”,南北干路建成运营,盈利后再接着开通东西支路,也是符合海瑞当初提议在海南开通“十字路”构想的。“一旦有警,则军由铁轨通行,呼吸灵通,不致失事。其益大矣。”

在运作细节方面,唐丙章也有所建言:如果铁轨一时之间难以采办,黎族地区的水料坚硬,可以用上几十年,能够省去一半费用;英国当初也是先用木料,后来才换成铁轨的,我国可以仿照实施,数十年后再换成铁轨也不难。真是殚思竭虑,操碎了心呀!

唐丙章上《平黎疏》是在哪一年?文末没有落款,未知其详。但从文中提到光绪十二年(1886年),张之洞曾经调遣冯子材开十字道未果之事,可以判断当在此事之后。

而内文又称“闻去年感恩黎叛,调兵剿办,竟敢拒敌,两营弁皆负伤而退”,藉此线索查阅民国纂修的《感恩县志》,可以找到光绪三十一年(1905年),驻扎在今东方板桥的两个营官兵进剿黎村时被击退的记载。

因此可知唐丙章是在1906年上书,此时距冯子材开十字道路,已是整整20年。

然而,彼时风雨飘摇的清政府自顾不暇,哪里还顾得上开发海南岛?唐丙章不过是空怀一腔热血和激情进言献策,“铁路梦”也仅仅是梦,一觉醒来,什么都烟消云散了。

### 日寇侵华,“环琼铁道”梦碎天涯

如果此前只是停留在“说”,海南真正将建设铁路当成一件事来“做”,是在民国二十五年,即1936年。

这一年,国民经济动员委员会常务委员宋子文,为开发琼崖资源,与广东省财政厅厅长宋子良、广州市长曾养甫、第四路军司令余汉谋、虎门要塞司令陈策等人,一起来琼视察,计划铺设“环琼铁道”和改良临高马袅港。

宋子文回京后,商议重新修筑浙赣铁路,拆除原先的材料运到海南岛,作为“环琼铁道”的建设材料。“环琼铁道”和马袅港的工程费用暂定为一亿元,准备向英国借款,同时接受英、美、法三国及南洋实业侨团的投资。

1937年上半年,“环琼铁道”的梦想变得越来越清晰。

据澄迈籍国民党将军王家槐的《海南近志》记载,年初,广东省建设厅长杨澄波发布了《琼崖建设计划书》,宣称铺设“环琼铁道”的费用,将向英国商洽借款。

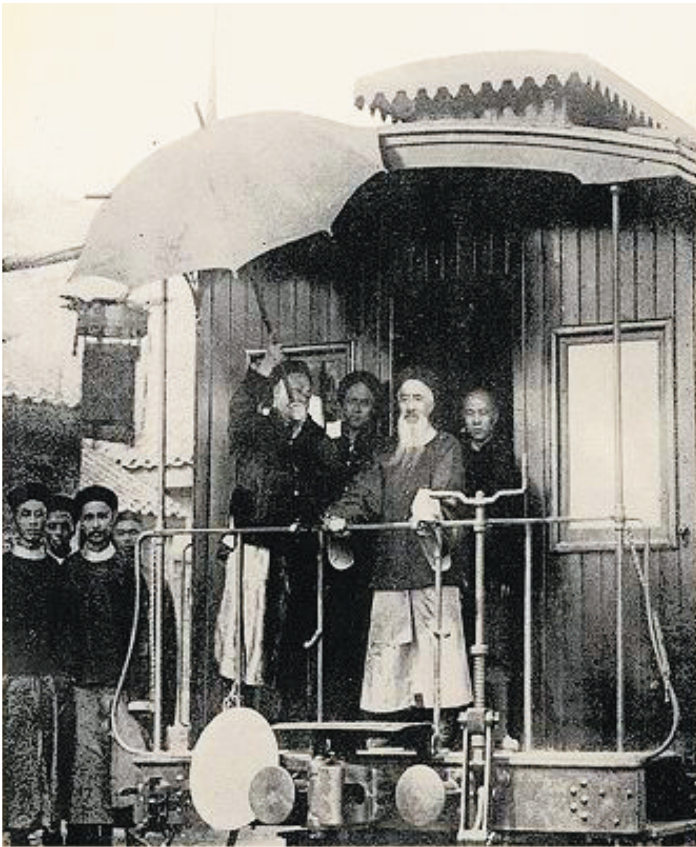
不久后,财政部长宋子文到广东整理财政。他走后,铁道部即派遣顾问斯德利勃和上海英商合盛洋行金姆鲁等60余人,来琼勘察,先后历时一个月有余。

此后,国民党中央党部三中全会,制定了《琼崖建设计划大纲》,共有7项,首要内容便是交通建设,包括航道、铁路和公路等。

大纲订制之后,杨澄波又宣称琼崖建设资金,以中国的为主,一亿元中,外资约占40%,向英国的借款,大致用于采购机械材料。至于外国投资,并无附带任何条件,也没有一定的期限。

紧接着,铁道部派出杭甬铁路曹家段工程处主任张海萍担任琼崖铁道筹备主任,专管测量、制图、设计事务。根据勘定测量的路线,以马袅港为起点,三亚榆林为终点;测量工程分4段进行,第一段从马袅至海口,第二段从海口到文昌,第三段自文昌至万宁,第四段从万宁到榆林,这条“干线”长420里;另外再开一段从马袅到那大,作为“支线”,长约80里。

然而,测量工程进行还未到一半,1937年7月7日的卢沟桥枪声,打破了琼崖开发计划,也击碎了“环琼铁道”之梦。🇨🇳



1903年,张之洞在芦汉(京汉)铁路通车仪式上。

(本版图片均为资料图片)