

带着新世纪的步伐，海南西环高铁如约而至。同一片土地，同是这一如长龙般的富有节奏的交通机器，在过去半个多世纪长的时间里，海南西部是海南唯一拥有铁路的地方；海南西部老铁路，是海南铁路史最漫长的记忆。

时代转换，它的历史回音难以磨灭。海南西部老铁路诞生于屈辱之中，充满着铁路人的辛酸回忆；在开发宝岛的热潮中，它又焕发荣光。

海南老铁路的历史回音

文海南日报记者 苏庆明



海南建省之初，海南岛上只有一条老化的窄轨铁路，列车又小，每天只有一两趟火车从三亚至昌江。黄一鸣摄于1994年老

一湾浅浅的海峡，使它成为祖国铁路中孤零零而倔强的存在；孤守西部一隅，使它在海南的交通体系中也显得另类和奇诡。穿越山林与村庄，它曾给人们带来韵味悠长的回忆；但缓慢的步伐，终使它在时代的脚步中归于沉寂。

诚如鲁迅先生所言，在时代进化的链条上，一切都不过是历史的中间物。海南西部老铁路，同样如此。但对于它，我们应当投以温情的敬意，因为它的历史，也是我们自身的历史。

屈辱中诞生

祭奠海南老铁路历史的博物馆，设在海南西部港口城市东方市，陈列着海南老铁路的历史遗物。在这座海南铁路博物馆的1号展馆，有一幅老照片格外扎眼。黑白照片拍的是一列喷着浓烟的蒸汽机车从高大的山体前开出，车头插的是两面日本军旗。



海南石碌铁矿当年装矿石的蒸汽火车。(资料图片)

这座山，就是昌江石碌铁矿的所在。海南第一条铁路干线，就缘于它而生。

铁路，现代工业文明的产物，也是它的力量的显现。从清末开始，就有人设想在海南修建铁路。但无论是儋州举人唐丙章，还是国民党政府高层宋子文，他们修建海南铁路的梦想均未实现。反而是日本侵略者，用反文明的方式，在海南犁出这道深深的疤痕。

铁矿，现代工业文明的血液之一。战争，催生了对它的掠夺；而铁路，恰好是必要的辅助。1939年2月，日军占领海南岛，开启了掠夺

之路。当年7月，其随军地质勘探人员发现了海南崖县田独铁矿，随即组织开采，修建了由田独至河口10公里轨距为610毫米的轻便轨铁路。这条轻便铁路是海南第一条铁路，成为海南铁路史的开端。

1941年1月，日军在昌江发现了后来被誉为“亚洲第一富铁矿”的石碌铁矿，喜出望外，同年12月，日本人建立海南兴业株式会社，负责开采石碌铁矿。为了构造输送动脉，日本军国政府要求在石碌和东方八所间修建铁路，再在八所港经海路运离铁矿。

1942年3月，长约52公里的石八线完成铺轨；3月23日，由石碌开出的第一列运矿车抵达八所。海南第一条铁路干线就这样诞生了。

在筑建石八线的同时，出于军事战略考虑，日军决定修建榆林至北黎（临近八所港）铁路，全长187.9公里，使榆林日本海军基地与北黎驻军司令部及榆林（安游）、三亚、八所等重要港口连接起来，同时与石八线接通。1943年3月，这一铁路基本完工，并在北黎与石八线接轨。海南西部铁路的大体框架就此搭成。

铁路“文明”来了，但它对海南不啻于一道屈辱的记忆。从1941年至1945年，5年占领时间里，日本人在铁路的辅助下，从海南掠夺了巨量铁矿。其中，从田独铁矿掠走268.8万吨，从石碌运走的优质铁矿69.45万吨。而在开采石碌矿山过程中，日军疯狂抓丁野蛮生产，对海南岛的人力资源和对被其强迫服务的劳工的残害令人发指。

孤寂中坚守

日本战败投降后，国民政府接管了海南原有铁路。但由于台风、山洪等自然灾害的打击，加上政府自身力量的孱弱，海南铁路很快归于瘫痪状态。

新中国成立初期，由于国家财力物力均较困难，对海南铁路的修复未能纳入国家计划。从1950年至1955年，海南铁路的建设和运营出现了长达6年的停滞状态。

但海南西部丰富的铁矿、原盐和林材资源决定了这一状态不会持续太久。1956年，经国家立项，海南开启恢复石碌铁矿的生产和

修复石八线的项目建设。1957年4月，修复后的石八线正式通车，主要目的是运输矿石。

1958年开始，“开发海南，建设宝岛”成为热潮。1959至1960年，安游至岭头线，黄流至岭头段、莺歌海盐场专用支线及尖峰岭林场专用支线等陆续展开修复或建成，海南铁路恢复生机。

但在改建安岭线时，由于国家缩短基建战线，作为安岭线第三期工程的岭头至八所段不得不于1961年奉命缓建宣告停工。由于缺了这一段，此后石八线和三（亚）黄（流）线经历了长达25年的分隔。直到1980年代，在改革开放的氛围中，岭八线才得以重生，于1986年实现通车。自此，以昌江石碌、三亚为两端，途经东方、乐东，运营干线长达214公里的海南西环铁路终于全线贯通。

从修复到贯通再到后来的消逝，在全国铁路网中，由于琼州海峡的隔绝，海南西部铁路的存在可谓孤寂。在海南交通体系中，它也自成一体。但在服务海南的过程中，它始终兢兢业业，展现了钢铁般的意志。

在运营时期，海南铁路依靠的是老式的18台蒸汽机车；车辆（厢）184辆，其中货车166辆，客车18辆。由于技术装备不能得到及时更新和改进，海南铁路只能自行开展攻关活动，进行技术革新，来保障运输安全。

西部铁路途经4个市县，设有16个车站。所运货物除较大宗专运的矿石、原盐以及煤炭、建材等外，其他货物较为零散，且有时令性和临时性，因此扩大货源，增加运量，促进城乡经济交流，方便人民生活，是海南铁路立足的宗旨。

1980年，海南铁路总货运量197.6万吨，1983年起已突破400万吨，超过400万吨这个数字一直持续到1990年代，成为海南铁路货运量最高的历史时期。

在为百姓服务上，海南铁路也充满温情。曾经在石碌车站工作30年的李列辉说，海南铁路火车，除了十几节货车厢外，还会加挂两节客车厢；货客混运，是海南铁路的独创。

为方便旅客，海南铁路售票实行先上车再买票；有时为等候客人把瓜菜装完，还会晚开几分钟。在

离三亚不远的一处爬坡，有时会出现因下雨轨道过滑，老式的蒸汽机车带不动车厢的情况；这时火车会先甩下一些货车厢，先把旅客送走。一位铁路老人提及，早在1970年代，这条铁路每年的客运量便达到了100万人次，直到1990年代初，车厢仍然几乎被坐满。

共同的回忆

那时候，经常和一群小伙伴去山坡上放牛，看火车。长长的火车从绿油油的稻田里穿过，呜呜地叫，感觉特别美。

家在乐东佛罗镇佛北村的孙体雄，如此回忆西部老铁路给他最深的印象。

1988年，国家铁道部首次提出“琼州海峡通道”概念。1990年代，“粤海铁路通道”项目出台。2002年，粤海通道建成，海南铁路终于不再孤单，但也意味着老铁路使命的终结，彻底步入历史。

时间的隔阂，使人们对它的回忆充满有趣和温馨。

依山傍海，西部老铁路带着缓慢的节奏，经过平原与丘陵，穿越山林与村庄。40多岁的孙体雄说，在他小时候，每天火车要经过佛北村两趟，上午一趟，下午一趟。那时村民们没有钟表，就依靠火车震天响的鸣笛声来判断时间，火车响了，就知道收工时间到了。

第一次坐火车，孙体雄的感觉跟进城一样，一路趴着窗看风景。多坐几次后，他积累了一条经验，火车启动时，要注意避免头磕到椅背。因为火车启动突然，而座椅是木质的，头磕到会很疼。谈及火车相比汽车的优势，他认为是稳，水放在上面不会溅出来，尤受老人喜欢。

火车的存在，曾为沿线的农民们带来谋生的便利。有一段时间，为了养家，孙体雄的父亲孙谊友，就曾坐火车带着本地消化不了的瓜菜，到尖峰、岭头、三亚乃至石碌贩卖。孙谊友回忆，从佛罗坐到石碌，时间1个多小时，票价1块多。拉去1000余斤的菜椒，能卖个60块，但除去吃饭、车费外，也赚不到多少，所以后来就不干了。

尖峰镇岭头村，是老铁路有名的站点。火车穿越这里有10公里长，把岭头分为上、下两村。包括孙谊友在内，附近许多村镇群众喜欢来这里坐车。人货集散，岭头由一个小村发展成为一个集市。

村支书古富科说，村民们对火车充满敬畏，有人偷东西也绝不会偷铁路的。他还记得，10多年前有位海南日报记者为报道铁路采访过他，他告诉记者他和铁路站长互不认识，让对方感到很惊奇。彼时，还有蒸汽机车迷来寻访老铁路，记录即将消失的文化。

古富科说，岭头的站点，在1990年代就撤销了。如今穿过岭头的，是三亚来往北京的班线，与村民已经没什么关系。对于新老火车，村民们也不尽是满意，一是铁路在村里修建的涵洞会积水影响出行，二是太吵。

新的西环高铁将从村外经过。古富科说，我们非常欢迎，它又快，又不吵。周