

火车记忆
史话
环铁背后的

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



海南石碌铁矿当年装矿石的蒸汽火车。(资料图片)



海南建省之初,海南岛上只有一条老化的窄轨铁路,列车又老又小,每天只有一两趟火车从三亚至昌江。黄一鸣摄于1984年

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,在时代进化的链子上,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。

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。

在修建石八线的同时,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,从田独铁矿掠夺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个多两个钟头,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。■