

环铁背后的
火车记忆
故事

一个甲子的火车记忆

文本刊特约撰稿 周梦旋

海南西部快速铁路的车轮已经滚滚而来,让我们重温属于那个慢节奏年代里喘着粗气、咣当缓进的老火车故事,倾听“30后”到“90后”不一样的记忆,珍惜今日来之不易的环岛高铁时代。

在海南西环快速铁路开通之际,本刊特约撰稿走访了7个不同年代的亲历者,倾听他们的声音,分享他们的故事,遥望那个火车头上硝烟升腾的年代,感受一番独属于西部老铁路的往昔——



上世纪六十年代,蔡启爱的父亲和妹妹坐上老火车探望在三亚工作的亲人。

蔡启爱 供图

2003年5月,海南铁路历史上最后一台蒸汽机车6499号停运;2004年,粤海铁路全线建成投产,石碌至三亚段老铁路归并到粤海铁路进行统一管理;2005年,西环线开始提速改造,原来的部分铁路线也随之改道废弃。而这,宣告着海南铁路正式挥别蒸汽时代,也宣告着历经半个多世纪沧桑、日渐老化的西线客货混运历史的完结。现在的海南西部老铁路轨旁荒草丛生,有些老站牌也找不到踪影,但曾经途经一市三县,给三亚、乐东、东方、昌江四地居民往来带来便利的它却并不孤寂,因为它已经成为了生活在那个年代里的人们记忆中难以忘怀且令人回味的一部分。

曾经“牛车比火车快”

除了火车,她坐什么车都会头晕。火车停开后,她就不能出远门了。对于1960年代的崖城中学学生、家住乐东九所镇罗马村的“40后”蔡启爱来说,海南西部老铁路不仅是小时候“火车火车长又长,运钢运煤又运粮”的童谣,更是自己从家里到学校,经常来往于九所站和崖城站之间的铁路线。尽管时隔多年,但谈起当时的情景,她依然记忆犹新。“1962年,我在崖城中学上初一,那个时候从九所站到崖城站的车票是4角钱。”

蔡启爱第一次坐火车是在长辈的带领下走到车站的,从村里到车站的路程全靠一双脚,当时并没有车可以坐,所以早早地就要出门去等候火车。“三更半夜就起床,吃完饭,5点钟出发,要走很远,大约一个小时的路程才到九所站。火车到达九所站的时间是早上七点半,九时左右火车就到崖城了”。每到周末,蔡启爱都会从崖城去三亚找哥哥,三亚站巨大的人流量给她留下了深刻的印象,“人特别多,很拥挤,三亚站也很大”。

解放初期的海南,有一句广为流传的俗语“牛车比火车快”,除了因为列车本身仅有50km/h的缓慢运行速度外,更是因为途中的小站点十分之多。“中灶、梅村、镇海、马岭、崖城、桶井……”蔡启爱一一列数了从九所站到三亚站的途经站点,而在这些站点中,有的如今早已荒废许久,留给我们的只剩下

一个个陌生的名字了。

在1964年蔡启爱毕业之后,直到老铁路停止客运前,容易晕车的她一直选择运行平稳且气味不大的火车为出行方式。她回忆自己最后一次坐火车是从九所站到三亚站,整节客车车厢里只有包括自己的两位成年乘客,“我和一个抱着婴儿的黎族妇女,她到马岭站,我到三亚站”。然而,老铁路的停止客运给她的生活带来巨大的改变,让她连再去一次三亚都成了奢望。现在,她每一天都在翘首盼望着西环高铁的开通,“开通了,我就能去看看外面的世界了”,她已经有十多年没有出远门了。

“出土文物”和“猪仔车”

海南老铁路历经半个多世纪,从忙碌到寂静。1939年,日军攻陷海南岛。为了方便掠夺石碌的铁矿和运送士兵,他们压迫大批琼西人民和部分战俘,于1941年开建由石碌到八所,三亚到安游、黄流的简易铁路,这条铁路的建成饱含着琼西人民的血和泪。之后,几经战火和台风的摧残,这条铁路变得残破不堪。1957年,陷于瘫痪的石八线被修复通车,三亚到黄流的铁路也被改造轨距开通了运营线,而蒸汽机车也开始成为了在此之后半个多世纪内海南老铁路运输的主要牵引动力。

可是,蒸汽机车的热效率十分低下,火车行进缓慢,而且煤灰会到处飞扬。据当时工作在三亚、经常乘坐三(亚)黄(流)线火车来往的“30后”蔡明康回忆:“坐火车基本上不敢穿白衣服”。他形容“煤灰经常就像狂风吹过沙漠的沙土般飞扬起来,有些乘客下车后就跟‘出土文物’一样,衣服上到处是煤灰,所以往往下车的第一件事就是把衣服脱下来抖一抖”。另外,“再加上三亚天气炎热,容易出汗。所以那时候穿白衣服坐火车,衣领一下子就变黑、变脏了。”他还提到,车厢内的通风和采光条件以及卫生管理都不是很好,“簸箕、扁担等农用工具塞满整个车厢,跟人挤在一起。”

此外,客货混运是海南老铁路历史中的一个显著特点。除了载客,在客车车厢后面往往还挂着长长的十几节货车车厢,而且当时从黄流到三亚的交通主要靠这条火车道,列车一天只有两个班次对

开。蔡明康说到一个有趣的现象,“由于客车车厢经常爆满,所以有时候货车也当客车用,带着货物的乘客往往只能站在货车车厢里,站在上面的人数不限,能塞就塞,跟小猪一样,所以海南俗语里称之为‘猪仔车’”。

“看火车”和“难忘的美味”

1985年,岭八线建成,与石八线和三黄线接通。自此,以三亚市为起点,经乐东、东方、昌江三县至石碌镇为终点,运营干线共长214公里的海南西部铁路全线贯通。80年代在黄流铁路子弟学校任教的“50后”英语教师黄子冠见证了这一历史时刻。他说,“这所小学和初中部结合的学校当时就设在黄流火车站旁边,学校里低年级的学生总喜欢跟着高年级的学生一起去看火车,很兴奋。”对于当时运行的列车,他描述道:“火车头是黑的,中间是老式的绿皮火车,客车车厢里的座位是木板靠椅”,“但在黄流车站,以去莺歌海盐场载盐的货车居多”,他补充道。

而对于“60后”的陈少苹和“70后”的陈少菊、陈少华三姐妹来说,坐火车最难忘的无疑就是靠站时沿窗叫卖的各类小吃了。“那时候生活比较困苦,在家里很难吃到这种小吃”,大姐陈少苹说起为什么如此记忆深刻的原因。她接着介绍,“九所站到三亚站的停靠站里,只有马岭这一个站点有卖小吃”。“到马岭站的时候有很多小商贩捧着油条、包子、馒头、玉米、甘蔗、粽子等很多种类的小吃沿窗叫卖”,二姐陈少菊回忆道。“还有一种面制手工油炸食

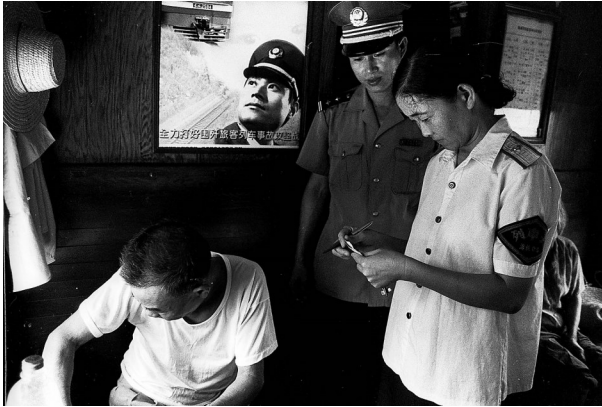
品,类似于天津麻花,海南话叫‘闹脑’,一停车小贩就靠近窗边吆喝:‘闹脑’否?‘闹脑’否?这应该是闽南语的叫法,有点儿像当年的台湾流行歌曲:‘酒干倘卖无’——”小妹陈少华补充道。而80后的周清策除了记得第一次坐火车时激动不已的心情外,也对火车上的瓜子、糖果颇有印象。

对于在昌江石碌上小学的“90后”林苗苗而言,站点上的沿窗叫卖和客车车厢里的零食售卖已经成为了历史。“2000年,第一次坐火车,当时的火车客运车厢里已经没有零食售卖了,只能到站下车自己补充”。而黄流车站的粽子是她火车记忆中难忘的美味,“黄流的小吃比较多,大家都会选择在这个站点下车买吃的,尤其是粽子,每次到黄流都必须会买一条粽子”。她笑称:“当时一条粽子1.5元,我最喜欢红豆馅的三角粽,现在想起来还会流口水。”

海南西部老铁路的年代记忆到这里就戛然而止了。从上世纪50年代末开始,老铁路就为海南的发展逐年增加着货运运输量和客运运输量,到70年代时,火车的车厢一度人满为患,年客运量达到100万的人次。这条铁路和我国自行建设的建设型蒸汽机车在默默地奉献了半个多世纪后,消失在日益追求高速度的现代社会中。如今,我们只能在博物馆和黑白胶片的老电影里找到它们的身影了。海南西环老铁路所承载的,是一个甲子里祖国最南端的时代发展史,承载着几代人的记忆。在长满青草的老铁轨上,历尽沧桑的火车依然执着地望着前方,静悄悄地等待着我们的唤醒。■



新千年后,从石碌开出的老火车渐渐少了客源。 海南日报记者王军摄于2001年



先上车后买票。
海南日报记者王军摄于1999年