

“造火轮车，以石铺路；熔铁为路，以速其行，可谓精能之至矣……”魏源在其编撰的《海国图志》中，留下了对铁路这一工业文明的无尽感叹。从“身无寸铁”到“世界之首”，100多年的岁月长河中，数度与钢轨文明失之交臂的伤痛，使海南之于铁路，有着百年的等候……

世界唯一环岛高铁的建成通车，从某种意义上来说，更像是历史与未来的呼应——

贯通琼岛动脉



9月12日，一列货运列车在儋州宝岛新村段呼啸而过。

本报记者 苏晓杰 摄

■ 本报记者 杜颖

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环岛的铁路通达四方。

时空在悄然孕育变数。

13年前，粤海铁路开通，让中国从北至南的版图上以铁路勾勒出了一道全新的弧线，它不再独守孤岛；

5年前，北起海口、沿东海岸直达三亚的高速铁路启动运营，大幕掀起；

现在，纵穿岛西辽阔岸线、已与东环高铁实现闭合的环岛高铁正式通车，东西南北至此蓄势齐飞！

环岛高铁不仅将给海南带来高效和秩序，还将改变海南这座“大城市”缓慢悠然的文化性格。环岛高铁是海南人的一个世纪情结，如今这个情结，面对呼啸而来的火车，得以解开……

百年前：环岛铁路发端于西部

西部，海南最早拥有铁路的地方。西部铁路，海南最老的铁路。

位于西部重镇东方市的海南铁路博物馆里，每一个老旧的蒸汽机车，每一根斑驳的铁轨，仿佛在诉说着海南西部老铁路的艰辛岁月。

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。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。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，再出文昌经嘉积、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。

然而，日本侵略者的铁路，打乱了海南铁路修建计划。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。

日本侵略者，借助于现代火器的威力，在海南犁出一道深深的疤痕。

新中国：环铁的第二次抒笔

如果说，1936年计划3年内建成环岛铁路，是书写海南环岛铁路梦的第一次起笔，那么真正掀开波澜壮阔的铁路修建史的，则是新中国成立后泼墨挥毫的第二笔。

1958年2月6日，时任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，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。

从那一年开始，大批铁道兵和铁路工人从全国各地云集琼南。

看今朝：东西合龙 百年圆梦

中断建设的铁路两旁，长满了高高的芒草。在由火车带来的以追求高速为核心的浪潮面前，海南是否已被边缘化？

不！
改革开放的春风一夜吹来。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，时任中央政治局委员王震视察海南回到广州。3月2日，他明确提出，要修建海南的环岛铁路。

1988年海南建省办经济特区后，

海岛文化性格的改变

环岛高铁的开通，令古老琼州再度焕发了青春的活力！“世界唯一”、“3小时经济圈”、“景、铁融合”……是环岛高铁的显著特征，其以诸多特色，使海南交通历史开启了一个新纪元。

这里所示的“新”，不仅仅是经济层面的，更是文化层面的更替。

诚然，环岛高铁将东西部旅游连成整体，共同构成环岛旅游观光铁路，使得海岛沿线任意两个市县之间均可实现

“三小时经济圈”。然而，更为重要的是，它已悄然开始改变人们的生活和思维。

铁路在过往的历史上，是离愁别绪的象征。现代散文作家朱自清的名篇《背影》正取自铁路。浦口车站告别父亲，离家北上，心中满是浓浓的离愁！

曾经的海南铁路，亦是如此。每一条枕木，每一趟列车都仿佛在讲述一段回忆，讲述着人们对铁路的赤诚眷恋。

1960年代，四面八方涌入西部地

区建设工程动工，实现西环线列车真正意义上的一次大提速，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《全国中长期铁路网建设规划》的情况下，省委、省政府主要领导多次率队赴京与有关部委汇报协商，得到了国家发改委、铁道部的大力支持。通过扎实有效的运作，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。

区建设铁路的老工人、老铁道兵，为西铁沿线地区带来了思维的革新与变化，而那变化是渗透式的、缓慢的。

铁轨文明发展到今天，大众所思的当务之急，不再是别绪离愁，而是改变传统的心理结构，加快发展的步伐，渴望更快融入全岛一体的经济文化圈。

这紧迫，以实例为证。就在环岛高铁开通前数月，以儋州为龙头的西部各市县首度签约组建“西部旅游联盟”，

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，时任国务院副总理的李富春再次视察海南，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，留下了遥遥的寂寞与等待。

从2007年至2010年，历时近4年的海南东环线高速铁路建设完成，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，西环高铁建设如火如荼。3年弹指一挥间，一座支撑起海南铁路骨骼的高铁于2015年底正式完工，环线闭合，给了世界一个惊叹的句点。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！

借环岛高铁的历史契机，将西部沿线风光文化一揽子对外推介，彻底打破文化旅游“西弱东强”的历史格局……

当从背后隐约传来的汽笛声，渐渐融入海岛上空回响不绝的发展旋律中，环岛高铁，为海南筑起了城市通向未来的骨架，催生着海南拥有更多新的梦想、新的希望。

我们回望着历史，我们憧憬着未来……（本报海口12月29日讯）



海口西海岸南港码头的老火车。摄于2008年。

本报记者 李幸璞 摄

1939年至1943年

全长240.9公里的海南西部铁路先后建成

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，时速由原来最高时速80公里提至120公里—160公里

从2007年至2010年

海南东环线铁路建设完成，全长308公里，彼时速度达到250km/h