

手拓南荒,解放后海南基础设施建设迅猛发展

坦途大道惠民生 立体水网泽琼岛

“百年风云录”

■ 本报记者 李梦瑶

100多年前,美国传教士香便文前往海南中部山区考察时,常常日行不过10余公里,却要涉水二三十次;70多年前,中交一局员工李平章从海口开货车拉物资到五指山,来回一趟至少需要3天时间;到今天,五指山市毛道乡毛道村村民黄朝宁从枝头摘下一筐百香果,仅2个多小时便能送到海口消费者的手中。出行时间的大幅缩减,折射出琼州大地的百年巨变。而当我们展开历史的“进度条”时,会发现海南基础设施的建设与优化,自解放之日起便已进入“快进”模式。

开山修路 | 建成海南第一条等级公路

20世纪10年代末,民国政府于琼山府城至海口间修筑出海南第一条公路,一辆辆仅有顶棚、护栏,近乎四轮马车的汽车摇摇欲坠地登上路,因路烂损车、载量过多,每小时车速不过30多公里。繁华如海口尚且如此,群山绵延的琼岛腹地时道路运输更是全靠人的提、扛、背、拖。“山里人,哪懂什么叫公路?”家住琼中黎族苗族自治县红毛镇响响村的王玉娥老人还记得,村里祖祖辈辈走的是刀砍牛踩的小径,要是出门逛个集市或回趟娘家,动辄得走上一整天。这一情形持续至20世纪50年代。海南解放后不久,响响村村口忽然乌泱泱来了一大群人,有穿军服的,也有人一身民工打扮,他们肩挑手扛着钢钎、铁锹、锄头、砍刀等工具,整日像钉子般锚在那里。“听人说,他们是党和政府派来给我们修公路的。”那是王玉娥第一次听说“公路”这两个字,而当时的她并不知道,这便是海南解放后的第一个大工程:海榆中线公路。 “为巩固国防、建设海南,1952年8月,党中央决定修建一条贯穿海南岛南北的国防公路,即海榆中线公路。”省交通运输厅办公室主任许敦春介绍,两个月后,10余万军民组成的筑路大军便浩浩荡荡开进中部山区投入到施工中。 可要在崇山峻岭间修筑一条通行汽车的公路来,谈何容易?

劈岭筑坝 | 开发海南的第一把金钥匙

1957年2月,时任中科院综合考察委员会主任的竺可桢前往海南考察橡胶产业。25日这一天,他结束在澄迈红光农场的考察,经由通车不久的海榆中线返回通什(今五指山市),一路上思绪联翩。 回去后,竺可桢在日记里记录道:“水利部有计划的在南渡江上游筑18亿立方米水库,能灌溉500万亩,可以解决海南北部之沙荒,地点在松涛。”而三天前,他从通什到那大途经松涛时,才刚刚在日记里写下“附近拟筑水库”。 明明因橡胶而来,为何屡屡心系水库?当我们把镜头转向当年的海南,个中缘由便一目了然。 解放前,海南大多数农田都是“望天田”,基本靠临时工程设施及自然水进行灌溉。到1957年,全岛逾六成水田未能解决水利问题,其中两成甚至完全没有水利设施。作为海南农业支柱产业之一的橡胶,自然也饱受缺水灌溉之苦。 为解决粮食问题和国内对橡胶的迫切需求,党中央决定在海南启动大型水利工程建设,而竺可桢日记里反复提到的松涛,便是第一枚棋子落下的地方。 1958年7月8日,位于南渡江上游,跨儋州、白沙和琼中三县的松涛水库举行开工典礼,

跨越发展 | “五网”筑牢发展根基

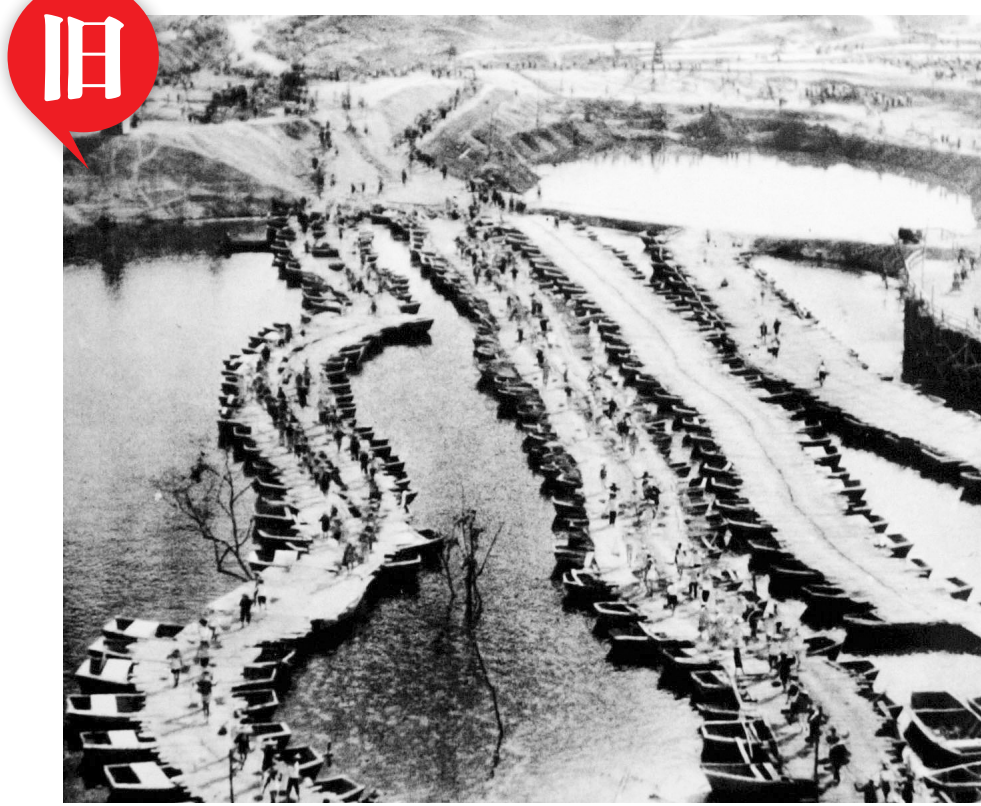
几乎就在松涛水库开建的同一时间,海南掀起前后约20年时间的水利建设热潮,石碌、长茅、万宁、永庄、小妹等一批大中型水库建成投用,逐步织就海南岛基础水利水利工程网。 时针拨至1988年建省后,海南兴修水利的步伐愈加蹄疾步稳。 从大广坝水利枢纽工程于1990年开工,到2004年启动大隆水利枢纽工程建设,再到2018年的红岭灌区工程,海南着力谋划通过水利枢纽工程、灌区工程搭建大江大河之间的连通网络,由此形成东有红岭、南有大隆、西有大广坝、北有松涛的布局,有效改善全岛水资源时空分布不均的情况。 数据显示,与建省之初相比,如今全省水库总容量增加了84.43亿立方米,经济社会和生态效益凸显。 将大江大河的水流自水库引出,通过灌渠、沟槽流向农田旱地,通过自来水管输送往工厂、学校、医院、小区……眼下,海南生态水网逐步科学织就。而另一张“大网”——交通运输网也越织越密。 “刚建省时海南连一个红绿灯也没有,如

“当时修路机械很少,基本靠锄头挖、大锤砸、背篋背。”原海榆中线工程办公室秘书戚国政回忆,施工中,往往是部队在前面爆破开路,拓出路基基础,民工们则跟在后面,手挖、肩挑土石方和碎石,铺出路基基层和路面。 缺少交通工具的苦难可以克服,但山区肆虐的恶性疟疾、山蚂蝗、蛇,以及洪水、山体滑坡等自然灾害,根本让人防不胜防。“我的两个好朋友,就是修路时得疟疾死在了那里。”曾参与海榆中线工程建设的李平章接受采访时,模仿两个好朋友发病时浑身抽搐的情形,瞬间眼眶湿润。 可在当时,李平章只能强忍悲伤,继续开山劈岭。 路一寸寸朝山里延伸,10万筑路军民以几乎每1.34公里牺牲1人的代价,苦干两年后终于盼来这一刻:1954年12月19日,北起海口秀英、南至三亚榆林,全长296公里的海榆中线全线建成通车。经验收,海榆中线达到当时国内五级公路的水平,成为海南的第一条等级公路。 至此,我省中部五指山区终于结束自古不通公路的历史。 “没过多久,镇里开通了班车,我们也第一次坐上了汽车。”过去近70年来,王玉娥和她的儿女、孙辈几代人顺着海榆中线走出大山。而以海榆中线为起点,海南交通路网建设从此也翻开了新篇章。

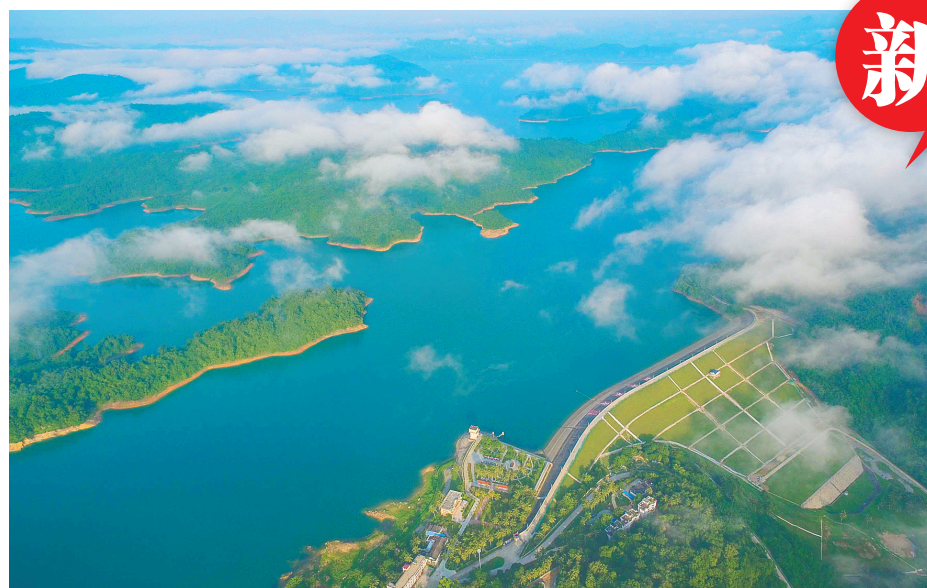
6万余民工队伍从省内各地奔赴而来,寂寞的荒野野岭顿时成为人声鼎沸的巨大工地。 “开工建设前,有外国专家认为,海南没有技术和机械设备,加上台风多,雨水多,不具备施工条件。”原松涛水库工程副主任胡少萍在接受媒体采访时曾骄傲地表示,他们兴建松涛水库的坚定信念,硬是将“不可能”变成“可能”。 没有机械,那就用锄头、铁铲、斧头和手推车,一锹一铲,一筐筐搬走周围的13座山;没有机油,那就在煮出来的胶汁中加入少量花生油搅拌,自制“机油”润滑车轴;没有运输车,那就赶制几百艘小木船并靠于江面,再铺上木板搭起一座浮桥…… 战风雨、睡窝棚,攻难关、巧钻研,正是凭借这股人定胜天的万丈豪情和精益求精的工匠精神,海南儿女用12年时间完成移山填江、改造山河的壮举,整个松涛水库库区枢纽工程于1970年12月全面竣工,而这也被誉为“开发海南的第一把金钥匙”。 自此,一湖清水便开始源源不断地输送,肩负起琼西北128万亩农田的灌溉,海口、澄迈等市县和洋浦、老城经济开发区的工业、农业、生活供水和输水任务,以及广大城乡居民的饮用水安全和南渡江下游200多万人口的防洪保安全重任。

今“县县通高速”已成为现实,且高速公路网正由“田字型”向“丰字型”跃进。”在省交通运输厅综合规划处副处长张海舰看来,从1995年底东线高速右幅作为我省首条高速公路建成通车,到2010年原东线高速、西线高速、海口绕城高速和三亚绕城高速被统一命名为“G98海南环岛高速”,形成环形闭合圈,与海南经济特区共成长的环岛高速浓缩着的正是一部社会经济发展史。 以环岛铁路为骨干、环岛公路为基础、水陆环线为补充,以“南北东西、两干两支”机场布局为依托,如今,我省正加快打造“城际高铁1.5小时通达圈”“城际高速2小时通达圈”“民航4小时8小时飞行经济圈”,构建起海陆空齐头并进的现代综合交通道路运输体系。 而随着经济社会的持续健康发展,提质升级的当然不仅是一条条路。 燃气管道从城市延伸至乡村,供电可靠性和服务质量大幅提升,光网打通进村入户“最后一公里”……从“有没有”到“好不好”,不断完善的“五网”基础设施,正为海南自贸港建设打下坚实基础。 (本报海口4月22日讯)

“百年瞰变迁”



1958年7月8日,松涛水库正式动工兴建。图为松涛水库大坝围堰施工现场。(本报资料图片)



被誉为“宝岛明珠”的松涛水库,生态优良,风光秀美。 本报记者 陈元才 摄

“百年文史荟”

海榆中线—— 血与汗铺就的“天路”



海榆中线修路大军的劳动场面。 本报记者 陈奕霖 翻拍

■ 本报记者 李梦瑶

出海口向南,至海榆中线公路约9公里处的西侧坡地,一座总高19.52米、碑基底层高2.21米的纪念碑静默矗立。 19.52米,寓意1952年;2.21米,意为纪念221名烈士。是的,这里便是华南公路工程修建烈士纪念碑(海榆中线公路建设烈士纪念碑)。 可一条296公里长的公路,为何能牺牲这么多人? “当年施工条件太艰苦了!”原海榆中线工程办公室秘书戚国政回忆,尤其是在悬崖峭壁处爆破开路时,由于没有风钻,往往是将长绳系在崖顶的大树上,另一头绑在人的腰间吊下来在施工点凿打炮眼,“有的战士由于隐蔽不及时或没有隐蔽好,便被爆破碎石击中或砸中而牺牲。” 参与建设的解放军指战员和民工们小心再小心,但面对山区肆虐的恶性疟疾时,也只能束手无策。“那时候五指山区的疟疾

和外省的还不一样,难治,我们每人每天都要吃一种叫作‘阿地平’的黄色药丸,希望能起到预防的效果。”原海榆中线工程卫生员肖伟斌说,即便如此,依旧有上百人死于疟疾,约占牺牲总人数的近八成。 最困难的时候出现在1953年下半年。彼时,修路大军行进至金屏岭、阿岭岭路段,这里向来以峻、陡闻名,而大多数烈士也正是牺牲于此。 在这一至暗时刻,国家交通部、中南行政委员会慰问工作组于1953年10月前往海南慰问建设海榆中线公路的全体人员并协助公路建设的海南干部群众,向大家送来印有毛泽东题词“加强防卫,巩固海南”和朱德题词“好好建设公路,为造福人民与巩固国防而努力”的锦旗,给予修路指战员和广大民工群众以极大鼓舞。 他们斗志昂扬,发出“要让高山低头、让河流让路”的口号,最终于1954年底成功打通了这条海南岛南北交通大动脉。 (本报海口4月22日讯)

“百年微党课”

立足岗位 续写“两路”精神新篇章

时间:2021年4月15日 地点:海南省人民政府海府办公区 微党课主讲人: 海南省交通运输厅办公室主任 许敦春

2014年8月,习近平总书记就川藏、青藏公路通车60周年作出的重要批示指出:“60年来,在建设和养护公路的过程中,形成和发扬了一不怕苦、二不怕死,顽强拼搏、甘当路石,军民一家、民族团结的‘两路’精神。” 而我们回首海南过去几十年来的交通路网建设——从海榆中线工程每1.34公里牺牲1人,到修筑东线高速公路时因资金困难只能先修半幅路,再到克服复杂地形、敏感生态等问题实现“县县通高速”……一代代公路人艰苦奋斗、披荆斩棘,高质量推进工程建设,不正是“两路”精神最好的践行者? 基础设施建设是高水平全面建成小康社会的关键一环,对提升人民的生活水平,增强人民的获得感、幸福感、安全感具有重要的意义。作为新时期的交通人,我们应该以实际行动继续扛起“两路”精神这面旗帜,用先烈崇高精神的镜子检视自身,用英雄先进事迹激励前行,牢牢抓住交通发展的黄金机遇期,加快构建现代综合交通运输体系,加快推进海南交通运输事业实现高质量发展。

“两路”精神的时代特征和深刻内涵,注定了其对各行各业都有普适性。在海南自贸港建设背景下,我们每一个奋斗者、每一个追梦人,同样应该立足岗位践行“两路”精神,不驰于空想,不骛于虚声,把心思用在基层,把劲头往工作使,拿出“初生牛犊不怕虎”的激情,以“自信人生二百年,会当水击三千里”的气魄,为自贸港建设贡献自己的智慧和力量。 (整理/本报记者 李梦瑶)

“百年青年说”

海南大学本科生 李文旭

1952年8月,为响应党中央“巩固国防、建设海南”的号召,解放军指战员和全岛10万民工展开了一场艰苦卓绝的筑路大会战,披荆斩棘、战天斗地,建成了海南解放后第一条等级干线公路——海榆中线,打通了南北交通大动脉。1958年4月,按照广东省委决定,海南区党委成立松涛水库党委;4月29日,广东省委正式下达兴建松涛水库的通知;7月8日,松涛水库举办开工典礼。 回望海南建设发展的历程,生长于新时代是当代青年人的幸运。展望未来,青年则要扛起建设社会主义现代化强国的使命和担当。 首先,青年人要认清历史的大势,明确前进的方向,保持清醒的头脑,坚定道路自信、理论自信、制度自信、文化自信。只有这样,青年人在发展的道路上才能少走弯路,少跌跟头,更好地将国家进步和个人成功结合起来。 其次就是青年人要放眼世界,胸怀天下,要关注世界和国家的大事,和时代的主题节奏共鸣。要怀有家国精神,要有修身齐家治国的宏愿,也要有以天下为己任的理想,这是我们民族中最为宝贵的精神财富。 青年人更是要自强不息,朝气蓬勃,有所作为,为实现中华民族伟大复兴贡献青春力量。



扫二维码,看海南基础设施建设相关视频报道。 编导、出镜、摄像、剪辑/邱肖帅