

璀璨明珠大藤峡

□ 特约摄影记者 蓝炳培 文/图

一洗干戈眼，舟穿乱石间。
不因深避地，何得饱看山。
江溃重围急，天横一线壑。
人言三峡险，此路足追攀。
——宋·曾几《大藤峡》

大藤峡立坝工程
全貌。(覃志兵 摄)

1 旧城故址 盛世岭南

“江山留胜迹，往来成古今。”大藤峡是百里黔江峡谷最后一处关隘，河水在这里积蓄力量，奔向大海。公元前112年秋，汉武帝遣兵与江淮以南的水卒共10万人，兵分五路进攻南越，仅用三个月便攻占南越全境。之后，汉武帝在南越国领地设置南海、苍梧、郁林、合浦、交趾、九真、日南七郡，是秦始皇实行郡县制之后，在岭南创建的第一批城邑。2017年，广西文物保护与考古研究所开始对大藤峡水库淹没区武宣县“勒马古城址”进行勘探及发掘，现场出土的大量文物，尤其是“中溜丞印”铜印章，表明该遗址应是武宣县最早的前身——秦汉时期中溜(中溜)县故城址，是

广西保存较好的秦汉城址。2019年，勒马秦汉城址考古发现入围全国十大考古新发现候选名单。

多少年来，“引水治江”曾是土著寄予西江的厚望。清朝末年，桂平人周湖贤撰写了一篇题为《弩滩马流滩开渠议》的文章，提议在大藤峡出口的弩滩开出石渠，筑石闸蓄水，以旁通各乡。20世纪初，孙中山在《建国方略》中提到建设大藤峡工程一事，但这些构想只是停留在纸上。1958年夏，毛主席亲笔写下“大藤峡”三字，而后被刻在岸边的高山摩崖。2011年3月4日，广西大藤峡水利枢纽工程项目建议书获国家发改委正式批复。

2014年5月21日，国务院常务会议部署加快推进节水供水重大水利工程建设，大藤峡工程被纳入172项重大水利工程，承载着几代人的世纪梦想终于照进现实。

大藤峡水利枢纽工程坝址位于珠江流域黔江河段大藤峡峡谷出口(即广西桂平市南木镇弩滩村)，距桂平黔江大桥约6.6公里。2015年9月19日，各方在大藤峡坝址举行了开工典礼，宣告主体工程船闸及副坝工程正式开工建设。工程师们站在奔腾的黔江之滨，测绘着未来的美好蓝图。

大藤峡，入口位于武宣县黔江勒马大神滩，出口位于桂平市弩滩，系珠江流域西江水系黔江下游的一段峡谷，是广西最大、最长、最著名的河道峡谷，素有“珠江小三峡”之称。

美丽的黔江河，迂回曲折，从遥远的古代走来，滋润沃土，哺育两岸百姓，孕育了桂中地区的历史文明。自秦汉起，出于城市安全、人居环境可持续发展以及政治、经济等多方面考量，武宣古城址经历了勒马村、三里旧县至今址的三次迁移。从那时起，这座城市的文化便与中华文明相互交融，成为华夏文明的一条涓涓支流。

2 震撼截流 蓝图绘就

2019年10月21日零时，大藤峡水利枢纽工程正式进入截流断航封航期。大藤峡水利枢纽工程所处的黔江河段，是珠江流域西江水系干流，河道流量大，河床深切，截流处最大水深约26米。截流主要是修筑钱堤，往江中大面积平抛砂石料，压住江底松软的泥沙，垫高河床，使深水变浅。数十辆大型工程车从下游两公里处的铜鼓滩，把一车车砂石料源源不断运送到堤头，轮番交替倾泻入江，随着石渣材料不断倾入，江河中便形成钱堤，渐渐向江河中部延伸。

进占，即钱堤向龙口推进。钱堤上，推土机机声隆隆，排成长龙的自卸车有序跟进，将石渣、大块石头及钢筋笼向激流中倾泻，鱼贯而下，抛投掀起的浪花仿佛一把把水晶折扇。几乎同时，反铲式挖掘机、推土机轮番对江水进行阻击。机械的轰鸣声震撼大江两岸，人与人交流只能靠手势和旗语会。工程建设在紧张的氛围中进行，工人连夜奋战，随着最后一车石料倾入江中，大藤峡工程顺利实现大江截流，这是产业工人与惊涛骇浪共舞的史诗。

2020年3月10日9时，随着泄水闸门缓缓落下，在建的大藤峡水利枢纽正式下闸蓄水，水位上涨如同时针走动，几乎察觉不到变化，但每过一天，就会发现江面上涨20多厘米。大藤峡一级蓄水高程为52米，变化最明显的是江水。以前，汛期的江水湍急浑浊。蓄水后，江水变得平静，更加清澈碧绿。大藤峡水利枢纽下闸蓄水，意味着航运和机组发电功能将得到充分发挥，沿岸52米海拔以下的村庄、农田都将沉入江底。

宽阔的江面烟波浩渺，充满诗情画意。高大的船闸横跨江岸，枢纽大坝高耸矗立，宏伟的蓝图变成了现实，成为西江上的一颗璀璨明珠。

3 美丽黔江 幸福起航

站在黔江岸边，仍可见到砂场留下的输送设备和沙堆残迹。2018年以前，黔江上的货船多是运输河砂、石渣等物料。挖砂船实力强劲，在水深百米的河底，采砂如同探囊取物。河砂是建筑业不可或缺的材料，但采砂会严重破坏河流生态环境。2020年后，国家禁采河砂，采砂船退出历史舞台。而今，货船运的多是石渣、集装箱、玉米和黄豆，人称“黄、白水运”。石渣除在广东就地消纳外，也会被沿海北上的福建、上海工人作为化工原料，因此，黔江每日依旧是繁忙的景象。

如今，所有经过大坝的船只都要通过船闸，船闸长280米、宽34米，每次可通过8—10艘3000—5000吨的货轮。下闸门高47.25米、宽20.2米，比三峡大坝双线五级船闸最高闸门高出10.5米，造价超1亿元，面积相当于两个篮球场，为当今世界最大闸门，堪称“天下第一门”。上航的船舶到达船闸时，上闸门关闭，下闸门开启，货船驶入闸室后，下闸门关闭，设在闸室底部的输水闸打开，河水进入闸室，水涨船高，待闸室的水与上游水位持平，上闸门打开，船只驶出船闸。下航船只过闸相反。

船行其间，水进出水，或升或降，闸内水位调节全靠输水系统完成，人在船上几无知觉。船只通过船闸大约需要一个小时，船队顺利驶过船闸航道后，上至柳州，下则出

海。蓄水后的黔江，航道拓宽，提升了通航能力和安全系数。

大藤峡工程分左右岸两期建设，左岸一期工程于2020年3月10日下闸蓄水，如今已全面发挥综合效益。右岸工程二期建设正加快推进，主要包括挡水坝段、安装间、厂房坝段、泄水闸坝段主体工程及鱼道等附属工程。施工现场，挖掘机、运输车等近百台大型机械“各司其职”。烈日之下，拦河坝上举重机忙于起吊，工人正紧张作业，但见焊光闪烁、机声隆隆，坝下勾机挖掘，车辆上下穿梭，技术人员正在进行首台机组定子下线、拼装焊接及定子叠片等工作，场面如火如荼。右岸工程自2019年5月开工以来，各项建设任务顺利推进，工程建设“四大攻坚战”目标已逐步实现，目前正在冲刺围堰拆除和右岸机组发电的节点目标。大藤峡水利枢纽作为国家重大水利工程，肩负防洪、航运、发电、灌溉等重任，对推动流域经济社会发展和粤港澳大湾区建设具有重要意义。

4 一江碧水 安澜和谐

实现新一轮52米蓄水目标以来，大藤峡大坝上碧波万顷，水天一色，尽显“高峡平湖”之美。大坝两岸，种植着亚热带阔叶混交林，从上到下为高大的常绿或落叶乔木，中间层为灌木，地表层为蕨类、扁担根等，构建起丰富多彩的生态屏障，再现草丰水美、鸟鸣鱼跃的动人景象。绘就大藤峡水利蓝图，是中国人民勇气和智慧的体现，更是综合运用现代化科学技术的结晶。待大藤峡水利枢纽工程竣工，将彻底改变西江面貌，黔江今后再无枯水期和涨水期，只有蓄水期和泄洪期之说，水生态和水资源也会得到进一步保护和管理，曾经的“百里黔江，险在大藤峡”将变成“美在大藤峡”，昔日桀骜不驯的黔江现也成为休闲游览的景区。

“苍山不墨千秋画，黔江无弦万古琴。”站在巍巍的大坝平台上，坝上高峡平湖，坝下巨浪奔涌。放眼望去，山色、水气、江畔、渔港，江南闲情逸趣和日落飞雁舒展在眼前，让人沉醉于明媚绚烂的景色。

宽阔的黔江水路如同历史脉络，连接武宣的过往。大藤峡水利枢纽工程凝聚着一个民族的百年梦想，贯穿着中国现代化建设和改革开放的壮阔进程，留给国家的是力量，留给后人的是福祉，留给西江的是安澜，留给自然的是和谐，留给历史的是绝美的诗篇！



▲大藤峡水利枢纽工程入口处的标志建筑。



▲船只进入闸门上游连接段，水手一片忙碌。



▲高47.25米的船闸被誉为“天下第一门”。



▲2019年，钱堤火热修筑中。(廖燕东 摄)

►47米深的船闸壁立如削，5600吨级的货轮等待过闸。(廖燕东 摄)