

碧水蓝天大藤峡，  
两岸盛开木棉花；  
浩荡黔江东逝水，  
古老神话多旖旎。  
而今截流筑大坝，  
高峡平湖美如画；  
潮起潮落观澜处，  
扬帆破浪映红霞。



宽阔的江面,货轮疾航。(廖燕东 摄)

黔江,经过一个世纪的变迁,积淀了厚重的人文掌故,许多故事已如江水云烟,被人淡忘。临江聆风,览眺山明水秀、繁花似锦的景象,恬静而欣悦。

近日,笔者与几位好友登上船老板张崇国的“润恒8889来宾港”货轮,探访大藤峡工程蓄水52米高程后,百年水运古道航运的变化。

## 惊心动魄过船闸

风和日丽的下午,正在闸门引航道排队的张崇国船队接到入闸电话之后,将大藤峡上闸首人字闸门缓缓升起,“润恒8879号”“润恒8889号”以及其他过闸船只一艘接着一艘,从“坝上平湖”引航道缓缓驶入闸室。

闸室有效长度280米,宽度34米,可容3艘2000吨级的货轮进闸,2艘5000吨级的货轮通过。润恒船队5600吨级(载货量)货轮长达86米,两艘并排宽度已达32米,进入闸室后,左右两边空隙仅剩1米,驾驶员需要具备极高的操纵能力。大家在赞叹驾驶员高超驾驭技术的同时,倍感惊心动魄。

待闸室内挤满下航的船只,上闸门便缓缓关上。闸室里,船只需系缆固定。

随着底闸泄水廊道打开,闸内船只与闸室水位标尺一同平稳下降,船上的人纷纷跑到窗前,观看“水落船低”的奇妙景观。此时,人在船上,船在闸中,往上仰望,两边高耸的直立墙遮天蔽日,像被装在巨大的容器里。约莫一个小时,船便从52米高程垂直降落至26.5米。待船闸里的水位与下游河面齐平,单扇重达1295吨的“天下第一门”——下闸门开启,轮机轰鸣,驾驶员们便驾驶货轮,继续向下游驶去。



▲从船闸内往上仰视,两边高耸的直立墙遮天蔽日。(廖燕东 摄)

## 风雨人生“船二代”

船老板张崇国现年47岁,是武宣县三里镇下江村委三家村人,从小生长在江边,喝着江水长大,看着父亲开船,听着父亲讲江河上的故事。在他的记忆里,当时的船均是清一色的低矮机帆船,行走船舱需低头弯腰,每日枕着江水声入眠。1994年高中毕业,张崇国便跟随父亲跑船,记下各个险滩的河况、礁石和冬夏风向。当时开的是200吨级的货船,运载木头或粮食往广东。1983年后,运载的多是竹子、钢材以及水泥。

2011年,张崇国开始自己跑船,一艘2300吨级的货轮主要运载钢铁中板、冷轧卷和热轧卷,每卷重达20余吨。当时,达到2000吨级的货轮在整个武宣不到10艘。去年,武宣港迎来第一艘5000吨级轮船,张

崇国立即筹钱与朋友合股,成立一家水路运输公司。随后,该公司从桂平造船厂购入两艘4800吨级和一艘5600吨级货轮。目前,公司拥有1000吨级以上大小船只共7艘,员工共有几十人。

5600吨级货轮彪悍而气派,是目前黔江内河航运船舶最大的货轮,往返珠三角一次,利润可观。偌大一艘货轮,只配船长、大副、轮机和手手即可启航。

船队通常拉运石渣、白云石或集装箱,均是机械化装卸。若是装石渣,5000多吨的载量3个小时即可装满。由于船体较长,在观察货轮首尾水位线平衡时,船长需驾驶小艇在外围上下察看,在装载机器和传送带的轰鸣声中向船上人打手势,再由船上人向操纵者

打手势。输送架伸出的部分底座设有半圆轨,通过走轨和船只的移动可变换石渣倾倒的位置,直至将船舱装满。

“他们开船有白班也有夜班,和汽车夜驾开灯不同,轮船夜航要关掉前照灯,只开桅杆灯。”张崇国说,原因在于河水的折射,灯光均被水面吸收,眼前的景物变得灰蒙。不开灯时,舵手仅靠水面、河岸和天空判断航道。另外,货轮也有特殊的辨别功能,可帮助航员提前发现周围的船舶及物体,安全航行夜江之上。

作为一名水运一线的亲历者,不同季节的河况、水多水少、浪高浪低、滩大滩小、载多载少,张崇国了然于胸。而今,他的驾驶航线除西江外,还到达上游红水河以及左江和右江。

# 寻迹黔江浩繁水运

□ 特约摄影记者 蓝炳培

去年9月,大藤峡工程水库水位首次达到52米高程,5000吨级(运载货量)货轮可直达来宾三江口新东港。然而,大坝下水域枯水期通航深度只有1.7米,5600吨级的货轮满载时吃水深度达4.5米,在大坝上游畅通无阻,经过大坝下闸时,只能减载营运。原载5000多吨的货轮只能装载2500多吨,造成极大的空间浪费。

去年初冬的一天,在武宣东门塘菜市场,一名妇女用蛇皮袋装满一大摞青菜,吸引众人的目光,当摊贩问她:“你是做小炒店还是大排档?”妇女一脸无奈地说:“不是的,我是船上人。大藤峡蓄水后,我们排队过闸要等上六七天。”原来,在大坝未建之前,这里每天上下通航

## 黔江船妇忙生计

的船只约为400艘,蓄水后每天只开放4闸,过闸的船舶不到40艘,排队过闸的船只最快要等三四天,慢的要等六七天。大坝上下滞留的货轮为数不少。

黔江是武宣的母亲河,黔江河畔的人们享受着她的馈赠。多少年来,黔江水运曾是武宣的一道风景,一段记忆。从某个角度看,黔江的历史是一部江河劳役史,最辛苦的就是每天为生计而忙碌的船工。

家住西街的黄彩莲现年80岁,是上世纪五十年代的码头装卸工,每天背负沉重的中粮麻包下船,大米和玉米每包重达100公斤,谷子每包75公斤,一只船要装上几天几夜。“肚子饿时,就拎过粥筒,灌几口后立马去打包。”黄彩莲老人说。炎热的夏季,

人们的衣服全被汗水浸湿,寒冷的冬天,人们打着赤脚,脚板冷得发麻。黄彩莲每天有扛不完的大米,和家人每餐吃的却是野菜粥。

当年同在搬运社做工的黎慧金说,装卸工非常辛苦,船一到就做工,不分昼夜。当时运下广州、梧州的都是中粮或玉米,女人力气虽小,但她从不不甘居人后。每天辛苦下来只挣到6角钱,每餐吃辣椒送粥。日复一日,她们的青春在“吱吱呀呀”的槽声中,在往返往返的搬扛等动作中消逝。1990年8月1日,武宣大桥通车,陆路代替水路,所有装卸工完成“历史使命”,这些像蚂蚁一样勤奋的女工也就自然退职。在这些老人的记忆里,世界还是那个“装不完的武宣,吃不完的广州”。

## “双狮”河面千吨船



2010年,双狮码头聚集的归港千吨货船。(蓝炳培 摄)

运全是集装箱。

陈田献介绍,河道最大的险滩是勒马和大藤峡。这些年,政府不断拨款,派出工程队炸礁疏浚,解除遗留水患,使黔江成为常年可通行

千吨级货轮的二级航道。开通武宣至珠江三角洲集装箱航线后,安全系数大大提高。如今,黔江现金流银,陈田献和其他同行一样,对跑河运充满信心。

## 武宣黔江焕发活力

看到搁浅的货轮露出水面的桅杆,令坐船者触目惊心。张崇国说,此前,搁浅、沉船事故多是险滩触礁所致。

如今,蓄水后的黔江,江平水阔,除该流域仍保留几处岸标、浮标外,原有航标已无踪迹,再也看不到急流险滩。黔江几十个险滩的名字,终于在大坝蓄水后消失了,一如历史的余音,

正在幽幽远逝。

早春的黔江,波光粼粼,空气清新。眺望两岸高山,满目翠绿,山花烂漫。黔江是古老的、历史的,同时它又是年轻的、现代的。古迹、生态、民风、商业……一切都焕发出新时代的活力。今后,随着黔江航运事业远景的逐步实施,黔江将成为优良的水运通道,与武宣一道繁荣发展。



▲如今的千吨货轮机械化装卸货物。(苏荣胜 摄)



▲昔日搁浅险滩的船只,悲壮而苍凉。(廖燕东 摄)