



綦江河上11座船閘 抗戰鋼鐵基地 水上生命線

□張學成

大仁閘、大智閘、大勇閘……每隔10余里，綦江河上就橫跨著一座大船閘，全程共有11座（包括支流蒲河上的閘壩）。綦江境內有8座。這些閘壩有效地疏通了綦江河航運，使之成為抗日戰爭時期物資運輸的水上生命線。

如今，這些抗戰時期修建的船閘仍屹立在綦江河上。

戰時重慶，急需打通水上運輸

要了解綦江河上的船閘，得先從抗日戰爭說起。

1937年11月，國民政府“移駐”重慶，重慶市區人口從37萬陡增至120萬，物資供應極度緊張。

隨著長江中下游等地陸續失守，充分調撥重慶周邊物資供應成為當務之急。然而重慶周邊地形複雜，陸路運輸不便，打通水路成了頭等大事。

隨後，因為武漢淪陷，漢陽鋼鐵廠（後來的重慶鋼鐵廠）遷至重慶大渡口，其所需燃料和鐵礦原料均產自綦江，都必須經綦江河用木船運送。特殊的地理和資源優勢，使綦江成為重慶市重要的資源基地和樞紐通道。

然而，以綦江趕水鎮為起點的綦江河，河床狹窄，陡坡流急，從趕水鎮至綦江縣城落差高達76米。“綦江之鐵礦，南桐之煤焦，均借水道運輸以供鋼鐵廠冶煉之用，然而綦江河上游灘頑、水惡，漲落無常，急需整治。”因此，1938年鋼鐵廠遷建委員會向政府提出報告，要求整治綦江及支流。

1938年3月，國民政府下令導淮委員會對綦江河進行整治。

枯水期蓄水，可容重載木船通行

1938年8月，綦江大閘正式動工。初步整治即在綦江河支流蒲河的石板灘、大場灘、桃花灘三處各建閘壩一座，以保持最低水深1.2米；在綦河干流的蓋石峒、羊蹄峒兩處也各建閘壩一座，保持最低水深1.5米，以保證全河通航。

首座建好的大閘壩，就是石角鎮大場灘“大仁閘”。這座大閘壩閘室寬9米、長66米，一次可通行5噸木船12只或15噸木船6只。現在，“大仁閘”仍保存完好。兩岸樹木蔥郁，時有白鶴飛過。大閘上游水流平緩開闊，下游則是枯竭的石灘。河邊草叢中，當年立下的竣工紀念碑仍完好地保存在原地。

全長67.8公里的蒲河上建了大智、大仁、大勇三座船閘。每座大閘壩面寬約3米，壩下則有長66米、寬約9米的閘室。

大閘壩由一批優秀的水利工程師設計，其中就包括當時剛從國外歸來的水利專家張光斗。

閘壩建成後，航道得到極大改善

導淮委員會在綦江趕水、三江、五岔等地分別設立了4處水文站和15處水位站，收集整理大量水文、氣象資料並進行設計後，導淮委員會按5座閘壩分設5個公務所，負責施工事宜。5座閘壩的建設均由馮記營造廠承包。

據大仁船閘碑文記載，彼時參與大仁船閘修建的工人達10萬餘人。由此可以想象到，當年大閘修建時河上挑夫、泥匠、瓦工……往來運輸，一派繁忙的景象。

1939年底，蒲河上3座閘壩建成通航；1940年初，綦江河上2座閘壩完工。據《抗戰綦江》記載，5座閘壩因為興建於抗戰之時，所以分別以“智、仁、勇、信、嚴”為名，在前面冠以“大”字，以崇尚前方將士之武德也。

在修建五座閘壩時，導淮委員會還先後對白木峽、桃花灘、干壩子等28處淺灘進行整治。因此，5座閘壩建成後，航道得到初步改善。

第一期工程完工後，全河通航的問題解決了。但枯水季節水流甚小，貨載稍重，仍難通行。因此二期工程預計再建閘壩20座，以使水位提高，保持全河水深2米以上，能讓30噸以上的木船通行無阻。

1940年1月，導淮委員會開始設計綦江河干流中下游的6座閘壩。與一期工程的閘壩相比，其閘室一律改為淨寬12米、長60米。開工之初，6座閘壩仍採取招商承辦的方式建壩。然而，據《抗戰綦江》記載：“物價上漲，工款不濟，故剪刀口、橋溪口、車灘、五岔四處閘壩工程暫停，只留石溪口、滑石子兩處繼續施工。”直到1945年，暫停的4處閘壩才完工。

6座大閘壩修建不易，在二期工程期間，因水泥奇缺，嚴重影響工程進展。適逢工程師王壽亭從印度考察回國，他介紹了印度用土法製造的水泥——以黏土燒結成磚坯，再磨成粉末（陶粉），再配以硝石灰，其能在一般水下工程中替代“波德蘭水泥”，故稱“代水泥”。代水泥的製造，對加快整治綦江河起到十分重要的作用，後來多地紛紛仿製。

按原計劃，綦河上將修建20座大閘壩，擬取馮玉祥將軍“中華常勝利，民族慶復興，道德本忠義，公理生和平”一詩中的20個字來命名。於是，修建好的6座閘壩依次命名為：石溪口大閘、滑石子大閘、剪刀口大閘、橋溪口大閘、車灘大閘、五岔大閘。

這20座閘壩最終沒有完成。不過，屹立于綦江河上的11座大閘，依然發揮了極為重要的作用。在整治前的枯水季節，蒲河只能通行載重1噸的小船；整治後，載重10噸的木船終年暢通，成為抗戰大後方鋼鐵基地的生命線，為抗戰勝利作出了巨大貢獻。

（作者系重慶市作協會員）

萬盛南天門山頂 有個扒耙溝古寨

□陳勁

扒耙溝古寨，位於重慶市萬盛經開區關壩鎮雙壩村南天門山頂上。

初春的午後，我們一行5人坐車前往扒耙溝古寨探幽。途中遇上好幾處坡陡路窄之地，我們不得不下車步行，繞過幾道山梁，便到了南天門山脚。

右側，一幢背靠竹林的二層石房格外醒目。灰白的石牆、青褐色條石連在一起，像一頭坐虎守衛著南天門。同行好友介紹，這是原茶場用房，建於20世紀70年代，生產生活設施一應俱全，還有牛舍豬圈，多年前被承包出去了。

一段“之”字形小徑分布于密林，石板路又陡又窄，長滿青苔。往前走，忽聞水滴聲，循聲而望，見一股股細流從石縫中滲出，順著山溝往下流。呵！原來，扒耙溝源頭在這裡。

仰視山頂，瞬間明白扒耙溝之“扒”字原意，要手脚并用才能登上山頂，可見古寨地勢險峻。通往扒耙溝古寨的路越往上越陡，我們克服了腰酸腳軟，一鼓作氣到了寨門外。一道方正寨門躍然眼前，上方繁體字“雲門”清晰可見，兩側門柱條石有凹凸狀齒痕。一番測量，寨門長約5米、寬1.8米、高3米。靠近寨門內側各有一個栓門洞，外圓內尖。城牆總體保存完好，就像鑲嵌在山頭上的一頂青褐色桂冠。

進入寨內，林間樹影斑駁，樹下滿是星星點點的扁竹根花，幽深香遠。走出遮天蔽日的樹林，只見遍地的茶樹、荒草瘋長著，和煦的陽光撲面而來。我們撥開茶樹和荒草，來到對面寨門“石門”。寨門為平拱形，成色、大小與“雲門”差不多，門外是懸崖，無路通往山下。

我們往下一個寨門進發，在茶樹和荒草叢中穿行100米左右，再過一道平拱寨門，轉身一看，寨門上方刻有繁體字“瀛山門”三字，左邊刻有“白雲深處”四字。“瀛”字引起我們一番討論，大家各執一詞。我用手機查詢，其基本義為“小而靜的淡水體”，如組詞為瀛寰，則為地球水陸總稱，指全世界之意。此門取名“瀛山門”，再聯想“白雲深處”的意境，前人可謂氣魄宏大，大概是希望扒耙溝古寨坐擁佳山好水，保境安民，興旺發達。

遠眺，對面有一座大山，海拔稍低。中間是青年鎮毛里村層層疊疊的梯田，如明鏡彎月，熠熠生輝，柔麗多姿，不時傳來微耕機犁田的聲響。好一幅綠水青山淡墨畫，好一張勃勃生機春光圖。沿南天門山梁順勢向前，一條蜿蜒進山的石板路和一道青褐色石梁關口清晰可見。同行友人介紹，關口叫“佛通關”，過去是一個稅卡，寨門尚存，石板路為“佛通關古道”。以往不通公路，山那邊的人要到關壩及貴州桐梓一帶，古道是必經之路，佛通關是必

經之關。滄海桑田，時代變遷，如今古道廢棄，行人罕至。

回眸“瀛山門”三個字，雖歷經風霜雨雪，但簡朴有力，意味深長。站在这里眺望蒼茫大地，氣象萬千。前面山下坐落著一派繁忙的重慶市煤電化產業園區，左面不遠是渝黔邊城關壩鎮，右面與佛通關古道一脈相承。我們在此沐浴著春風，撫摸著古寨城牆，找尋歷史遺迹，思索時代變遷。古寨城牆歷經多少歲月風霜，山頂却總體保存完好，足見前人之匠心和智慧。

天地悠悠，往事如煙；歲月不饒，人生易老。面對蒼穹，我不禁自問還有幾分“長風破浪會有時，直掛雲帆濟滄海”之豪情和“廉頗老矣，尚能飯否”之壯志？縱覽華夏史，古今多少事，豪情何時缺？壯志怎能滅？我泱泱華夏文明縱橫馳騁，生生不息。

踏著古寨歷史厚土，我們再奮力撥開瘋長出新芽新葉的茶樹和荒草，來到最後一道寨門“保慶門”，據此推斷古寨成因多是抵禦外來入侵，作保境安民之用。兩側刻有杜甫《望岳》詩句“會當凌絕頂，一覽眾山小。”大部分字有些模糊不清了。

返程前，我們拿出相機拍照留影，春日暖阳透過泛綠的樹枝，灑在古寨門楣上，也灑進我們心裡。

（作者單位：重慶市萬盛經開區檔案館）