



1953年新滩的滩夫在势大岭合影，二排中穿白衬衣为笔者父亲韩庆楚。



云阳兴隆滩人工绞滩

宜昌到重庆川江段落差达百余米，以前的木船要经几十次绞滩，才能艰难抵达朝天门

川江绞滩站，那些惊心动魄的日子

□韩玉洪

我父亲韩庆楚曾是川江新滩上的滩夫，在急流险滩挥汗如雨7年。宜昌到重庆的川江段，落差有一百多米，轮船和木船要经过几十次绞滩才能到达朝天门，足见川江绞滩人的艰辛与不易。

川江滩夫们，以血肉之躯对抗着无情的江水，拉滩、绞滩、放滩，每一步都在生死之间徘徊，演绎着一幕幕惊心动魄的川江历险记。

1 云阳兴隆滩，川江首个人工绞滩站

1956年，父亲考入重庆轮船公司，襁褓中的我，随家迁至宜昌。长大后，我追随父辈脚步投身长江航运事业，亲眼见证了川江绞滩站从繁忙的辉煌逐步退出历史舞台的一幕。

1937年全面抗战爆发，国民政府军事委员会针对船舶实施军事化管理。在青滩，为加快轮船过滩时间，轮船公司设立了手摇绞滩机，实施绞滩操作，这是川江非正式的第一个绞滩站点。然而，当地滩夫觉得生计受到影响，群起而攻之，该站点不久被撤销。

随着国民政府迁至重庆，当时长江约有500艘轮船，其中大型江海轮多数避至香港，其余则转入川江。其中，280艘大小不一的轮船通过宜昌抵达重庆，若无法顺利进川，则就地炸毁，以沉船阻挡日军进攻。

1938年10月21日，汉口航政局在宜昌成立绞滩管理委员会，主要职责是在川江航道上，运用机械绞滩技术提高轮船过滩的能力，减少船舶搁浅的风险，使宜昌港口转运大型工业设备或空船上行更为安全顺畅。汉口航政局局长王洸兼任绞滩管理委员会主任委员，负责川江、金沙江、嘉陵江、乌江和沅江、酉水的绞滩设置及监督管理。从此，川江航道上有了正式的绞滩管理机构，标志着川江机械绞滩的历史开端。

筹办之初，面临资源紧缺和经费不足的困境，王洸上报申请，向邮政储金汇业局借款1万元，并从航政局的木船贷款中预拨3000元，在宜昌办事处的收入中借垫2000元，总计筹集1.5万元，用于支付当年的开办费、工程费等相关费用。

1938年11月1日，绞滩管理委员会在云阳兴隆滩设立川江第一个人工绞滩站，配备地缆浮筒、钢缆绳等设施，设置大小型铁质绞盘和钢筋混凝土基盘，采取人力推动绞盘对上行船只绞缆过滩，大大减轻了劳动强度，提高了过滩效率。

11月11日，青滩机械绞滩站设立，成为川江航道第一座蒸汽动力机械绞滩站。到1938年底，绞滩站相继在川江的青滩、泄滩、东洋子、滚子角、獭洞、牛口、油榨碛、庙基子滩等地设立，极大便利了船舶航行。在重要滩口如青滩（又名新滩），还设有轮船作为工作船，以供滩夫休息。同时，轮船上的电报设施也方便了港口和过往轮船的信息沟通。同年11月13日，“江顺”号试航川江，从宜昌启航，安抵秭归庙河。此后，招商局组织六大江轮入峡进川，经过绞滩相继顺利抵达重庆水域，创下了4000吨大轮在川江航行的纪录。

1939年2月，国民政府交通部正式公布并实施了《试航轮船绞滩纳费数目表》及《木船绞滩纳费标准》，这是川江实行绞滩收费制度的第一个标准。4月1日，川江航道上的第一艘绞滩船泄滩绞机活动座船正式设立。

到1940年，川江航道共设立了18个绞滩站，特别是在新滩和泄滩安装了蒸汽绞机。这些绞机与人力相结合，对上行的木船或轮船进行施绞操作，有效解决了川江滩险的航行障碍，确保了战时物资的快速运输。1940年6月8日，绞滩管理委员会从宜昌迁至万县沙河子钟家大院。

2 川江绞滩站，年均绞船1万多艘

我的父亲韩庆楚曾讲述，在新滩，江南进行机械绞滩，主要绞轮船，被称为官漕；江北实行人工绞滩或拉滩，主要绞拉木船，被称为民漕。

绞滩分船舶自绞、人力绞滩和机械绞滩三种方式。船舶自绞是将缆绳一端固定在船上的绞关上，另一端固定在岸边的石柱上，利用船舶自身的动力盘绞缆绳过滩；人力绞滩则是一群人像推磨一样带动缆绳施绞。一般每个绞关有10个手柄，一个手柄配八九个人。虽然绞一艘轮船可能需100多人，但绞关运用了杠杆原理，相比拉纤更省力也更安全；机械绞滩则是利用蒸汽机或内燃机动力，为过滩的船舶提供额外的辅助力量。后来，机械绞滩成为川江绞滩的主要方式。

新滩是山体滑坡形成的激流险滩，枯水季节时，在二三里的江面，有7米多高的落差，水头犹如从天而降。此时轮、木船下行，需要放滩。轮、木船上行，必定要绞滩。轮、木船无论上滩或下滩，都要拨载，大约要减轻五分之一的重量才行。过滩后，再把减下来的货物装回船上。若装载旅客，基本上要下船走过滩再上船。

船舶绞滩要遵守规则，不然则会出事。1942年2月，有艘轮船在三斗坪装运军人和伤员，因急于回川，军人和伤员不听船员劝阻，纷纷拥上轮船，乘客竟达900多人，严重超载。开航上驶20多公里后，轮船来到秭归青滩绞滩。船长请军人下船走一程，待船舶上滩后再返回船上，但无人理会，甚至还武力威胁船长。无奈，只好超载绞滩。施绞过程中，因轮船负荷太大，船体向左倾斜而侧翻，瞬间沉没，全船仅100人左右获救，800多人葬身江浪中。这起海难死亡人数之多，不仅川江，在中国内河航运史上也属罕见。

新中国成立前，川江流域土匪横行。土匪不仅抢劫停靠江畔过夜的木船，还混杂在纤夫滩夫中，成为滩霸恶霸。每年阳春三月，新滩水位抬升，上行木船往往把4条船的纤夫集中起来拉一条木船上滩，然后陆续把其他几条木船拉上滩，这样可节约过滩费。此时，滩霸就出来了，看到两船的纤夫合力拉滩，不管请没请当地滩夫绞滩，也要全额缴纳绞滩费。有的滩霸甚至动用武力强制

收费，还带上了血债。

泄滩的水势与新滩截然相反，夏季需绞滩而冬季则无须操作。因此，为确保宜昌的货物能及时运达重庆，通常会采用分段运输的策略。夏季时，货物被卸载在新滩上游的小青滩，随后轮船迅速返回宜昌抢运更多货物，避免遭受敌机轰炸。待到冬季，当泄滩可安全通行时，上游的轮船则会从小青滩将货物重新装载，再运至重庆。

据统计，从1938年11月至1949年底，川江各绞滩站共施绞船只超过14万艘次，年均约1.1万艘次。

3 绞滩虽艰辛，滩夫收入相当可观

绞滩工作辛苦且危险，不过绞滩夫的工资也非常可观，每次绞船的纤夫可获5至7元的报酬。此外，绞滩站还会为滩夫提供三餐，通常是米饭和蔬菜，工作量特别大时，还会配酒肉。据父亲韩庆楚回忆，他在1952年1月的工资高达94元，这相当于一般工人一年的收入。

1952年，长江航务局重庆分局川江绞滩总站滩工发布收费细则，新泄两滩重载每吨收费1000元，空船每吨收费500元。其余各站，重载每吨收费800元，空船每吨收费400元，超载每吨收费200元。绞滩收费除部分留作绞滩站维护资金外，其余都作为滩夫的工资发放。

当客船穿行于川江时，两侧必须用帆布严密遮挡，以防旅客被激起的浪花弄湿。记得小时候，我从宜昌回秭归过年，乘坐的是夜间两点开的巴宜班轮船。通常在清晨天亮之前，就会被一阵接一阵的呼喊声、机器声和浪涛声混合的嘈杂声吵醒，船身左右摇晃，仿佛随时可能翻滚，那便是客船正在绞滩。出于好奇，我跌跌撞撞走到圆形窗前，从巨浪奔涌的缝隙，观看滩夫和船员与大自然的生死搏斗。圆形窗比洗脸盆还小，位置高过我的头，要踮脚才能看到扑来的大浪。而在圆窗下，早已挤满着热闹的儿童们，有时站不稳，还倒成一堆。

新滩机械绞滩时，会有一艘小火轮在滩上，接过绞滩船的缆绳后下滩，再将缆绳递给被绞的轮船。被绞的轮船将缆绳绑在左前方，小火轮则绕到右后方，递上另一根缆绳并绑紧，进行顶推。通过这种方式，结合绞滩船的拉力、被绞船自身的努力以及小火轮的推力，被绞轮船才能成功上滩。

川江的第一个绞滩站设在石牌上游的水田角，从这里到重庆，共设有35个绞滩站和16个单行道。客船优先进行绞滩，货轮则需耐心排队，静观客船呼啸而过。

1998年5月，为满足三峡二期工程明渠汛期的通航需求，组建了三峡导流明渠绞滩站，开创了世界人工河流滩区实施绞滩助航的先河，大大缓解了临时船闸的通航压力。

万里长江第一滩，在奉节油榨碛绞滩站，距白帝城约7公里。“绞滩7号”1971年由上海船厂建造，最大负荷18吨，是一艘专业绞滩船。此滩属中枯水分流滩，具有滩口长、落差大和水流急的特点，高峰时每天施绞船舶达60艘次，每季施绞船舶总量超过3000艘。“绞滩7号”是绞滩技术发展的见证者，并记录了川江航道独特的集体记忆，因此被视为珍贵文物，永久收藏于航运博物馆。

如今，万吨巨轮悠然穿梭于三峡五级船闸之间，犹如巨龙腾空，自65米高程轻盈跃起，直指云霄之巅的175米，瞬间跨越了往昔需35个绞滩站方能企及的艰难旅程。船笛声声，诉说着过往的荣耀与沧桑，也赞美着现代科技的成就和伟大。

（作者系中国作协会员 图片由作者提供）



人工绞轮船