



20多年前从俄罗斯引进，速度之快堪称长江之最，将“千里江陵一日还”变成现实——

# 长江上消失的水上“飞船”

□韩玉洪



“海燕-M”型水翼船飞驰在江面

2008年春，我再次乘坐长江高速客船，从宜昌去巫山签合同。当日返回，全程800多里水路。

当时，江上的这只水翼船宛如一只振翅高飞的雄鹰，在长江的碧波之上翩翩起舞，展现出它那无与伦比的矫健与优雅。高速客船踏浪飞行，转瞬间轻舟已过万重山，速度之快，真可谓“千里江陵一日还”的生动写照。回想那一幕幕，至今仍觉心旷神怡，记忆犹新。

长32.85米、宽8.10米，宛如一条银色游龙，在江面上自由穿梭。观光时，它悠然前行，时速12公里，让游客尽享悠闲时光。一旦启动翼航模式，则如离弦之箭，时速可达70公里，续航力达300公里，可轻松载客86位，让每一位游客都能在这趟梦幻之旅中找到属于自己的位置。

两艘全透水翼观光游船的到来，如同双子座闪耀在三峡库区，在宜昌至重庆段的旅游市场中，全程仅需不足10小时，成为长江上的“水上快巴”。

两艘游船，每艘造价高达千万元，时速可达72公里，比普通游船快了三分之二以上。犹如两座移动的水晶宫殿，游客仿佛置身于一个封而不闭、视野开阔的梦幻空间。舱内配有舒适型航空座椅，舱外有大面积漫步甲板，为游客提供了一个360°无死角的观景平台。

这些“水上快巴”专为新三峡旅游量身打造，推出“三峡全景一日游”线路。正常航行时，它以72公里时速疾驰，而在经过三峡峡谷景区时，则放慢脚步，以每小时12公里的速度悠然前行。即使在雨天，游客也能在这全通透的船舱中，足不出户便可尽情观赏壮丽的三峡风光。

## 4 驰骋长江二十载后黯然退出

自1994年起，高速水翼客船在长江水域驰骋了整整20载春秋，宛如条条银色的绸带，穿梭在川江三峡的崇山峻岭之间，为库区沿岸百姓编织了一条安全、快捷、畅通的出行之路。那些年，它不仅是交通工具，更是承载着无数人心中“水翼飞船，三峡一日还”的梦幻使者，让遥远的重庆与宜昌之间，仿佛只隔着一场晨昏的交替。

然而，时代的车轮滚滚向前，川江水路也依然无法打破“公路建到哪里，水路客运就停到哪里”的魔咒。2014年12月28日，沪蓉高速宜昌至巴东段全线贯通，为旅客提供了更为便捷的选择。于是，那些昔日英姿飒爽的高速客船，不得不面对客流量骤减的残酷现实，它们逐一停泊，默默卸下了身上的责任与荣耀，黯然退出川江客运历史。就在沪蓉高速宜巴段建成通车的第二天，即2014年12月29日上午10点，“长江1号”高速客船，如同一位完成历史使命的老兵，缓缓驶出湖北巴东港，最后告别三峡库区那片波澜壮阔的水上客运舞台。

就这样，高速水翼船的时代悄然落幕，而川江客运市场则迎来了一场华丽的转身。约500艘轻盈灵动的大小不一的游艇，以一种全新的“急行慢游”的旅游方式，引领着新时代的风潮。它们在水面上划出一道道优美的弧线，仿佛是时间的笔触，在历史的画卷上勾勒出了一幅幅崭新的图景。

(作者系中国作协会员 图片由作者提供)

## 1 长江惊现俄罗斯水上“飞船”

20世纪90年代至21世纪初，三峡库区沿长江河岸的居民，见证了一段速度与激情并存的历史。人们记忆中的那种高速客船，形似飞机，其实是俄罗斯引进的“海燕-M”水翼船。这种船在碧波荡漾的江面上时速可达90公里，被誉为全球内河航运“速度之王”。从宜昌至重庆，仅需短短8小时便能跨越1300里的山水间隔。

1994年12月14日，随着三峡工程正式开工，川江地区人流急剧增加，对水上客运的需求随之激增。湖北一家汽车运输公司展现出前瞻性的决策，准备从俄罗斯购买高速水翼船。这家公司的副总和我是同学，推荐我负责水翼船的运作。

我着手开始调查。冷战时期，高速水翼船因其先进技术引起全球关注，苏联尤其重视，不仅在军事领域取得显著成就，在民用方面也取得了突破。苏联开创了水上公交先例，利用高速水翼船连接起众多城镇，编织了一张便捷的水上交通网络。苏联解体后，我国在20世纪90年代从俄罗斯引进了包括“流星”和“海燕-M”型在内的高速水翼船。这些船只仅为水上客运注入新的活力，为沿岸居民的生活带来极大便利。

三峡金山船务公司从俄罗斯引进了两艘高速水翼船，命名为“金山1号”和“金山2号”，开启了宜昌至万州的试航之旅，预示着川江水上新时代到来。

到1999年，长江高速客轮公司开通了宜昌至重庆的高速客运航线，实现了“千里江陵一日还”的古老梦想。在这条航线上，“长江”号水翼船将宜昌至重庆的水路旅程时间从原来的13小时，奇迹般地缩短至8小时。

随着三峡工程的推进，水翼船在宜昌与秭归之间的短途旅行仅需40分钟。金山与长江这两大航运巨头，共掌握了12艘水翼船，每日运送2000余名乘客，占据了整个川江高速客运市场90%以上的份额，成为该地区水上交通的主要力量。

遗憾的是，我参与运作的湖北这家汽运公司最终与水翼船失之交臂。

长江干线的客运主要集中在川江及三峡库区，高速客船运输主要是宜

昌、万州、重庆航线。水翼船因其经济实惠的票价和快速的服务，在川江的运输中起到了极重要的作用，当时每艘船几乎都能满载出航。

## 2 “飞船”把人耳朵震得嗡嗡响

高速飞船不仅外形拉风，其服务水准在当年也堪称先进，实行航空服务。走进船舱，犹如登临飞机机舱，一排4人，中间是过道。船的尾部是一个宽敞活动空间，有餐厅和洗手间。飞船上只能销售盒饭，售价比火车上的餐饮贵。此外，船上设有一个燃气灶，可炒鸡蛋饭和煎鸡蛋，一个煎鸡蛋5元。船上还有冰箱、卤菜、酒水等等。

尽管服务水准高，但高速飞翼船的实际乘坐体验感其实并不完美，舱内声音巨大，一路下来耳朵嗡嗡的，加之船速很快，两岸景色一晃而过。

自2000年起，川江高速客船增加到数十艘，每天有近5000人乘坐。人流量的剧增，也给安全带来了隐患。

水翼船刚投入运营不久，其中一艘就遇到了一支川江漂流队。当时，这些漂流队员是从重庆游到宜昌，在三峡水域双方相遇了。尽管船和人都都在礼让，但由于飞翼船速度太快，船的一个侧翼不幸将一名运动员撞伤溺亡，造成惨剧。

2002年2月春运，巫山水域，两艘长江三峡飞翼船相撞，造成3人死亡、31人受伤，其中8人重伤。事故发生在巫峡入口处的秋石子水面，这两艘相撞的飞翼船船体呈“V”字形连在一起，相互插入对方船体。出事地点刚好位于江面拐弯处，河道仅宽百米，上、下水船只的视线容易受阻。事发当日江面有雾，这也是造成事故的一大原因。

不过瑕不掩瑜，这些事故并未影响到飞船在长江上发挥的独特作用。2008年春运期间，受到大雪影响，三峡专用公路基本处于封闭状态，两坝间的高速船翻坝运输重新启动“水陆水”紧急疏散通道运行。旅客们从葛洲坝三号闸首乘坐高速船抵达三峡大坝下首的黄陵庙，随后通过客车翻越三峡大坝，到达坝首的太平溪港，再换乘高速船前往重庆、万州等地。每天有3000多名旅客通过这种方式进入川江地区。在翻坝运输的近三天内，高速船的接待人数持续上升，加上之前的运送，



2007年三峡春运中的“飞船”



白帝城下的“飞船”

人数已超过1万人。

面对恶劣天气，长江海事局启动了应急预案，增派了艇力并增加了防滑设施。一旦出现能见度不高的情况，海事部门就会实施临时交通管制措施，以保障旅客的安全。

## 3 开创“急行慢游”梦幻之旅

2007年7月18日，三峡地区第二艘全通透的水翼观光游船“龙舟旅游2号”现身，引发各方关注。

回溯当年5月2日，三峡首艘高速观光游船“龙舟旅游1号”悄然抵达宜昌港5码头，并在那里安然过夜。自其适航以来，重庆万州的船东对其卓越的性能给予了极高赞誉。它的问世，为我国旅游观光船增添了别样的风采，更预示着长江新三峡旅游迈入“一船当日全景游”的新纪元，开创了“急行慢游”的梦幻之旅。

这种全通透的水翼观光游船，白天引领游客在船上尽享湖光山色，夜晚则让游客在岸边悠然休憩，完美契合了现代旅游观光的理念。其船身形修长，总



重庆长江轮船公司“长翔3号”水翼船