



崆岭滩的“对我来”



新滩纤夫放滩员  
(二排中穿白衬衣者为作者父亲)

## 折桅子滩、滟滪堆、崆岭滩 川江三处恶礁“对我来”

□韩玉洪

记忆里,父亲总是带着一种对过去岁月的深沉眷恋,讲述他在川江的往昔。

父亲曾是一名三峡纤夫,那是一段充满艰辛与汗水的岁月,他的身影常与拉纤号子、湍急的江水和险峻的峡谷联系在一起,川江的每一处险滩和恶礁,早已深深烙印在他的生命里。

众多险滩里,川江三处“对我来”恶礁,成为父亲口中最具传奇色彩又最令人胆寒的存在:折桅子滩上的“对我来”,见证了无数船只的惊险时刻;滟滪堆上的“对我来”充满了神秘色彩;崆岭滩上的“对我来”则诉说着川江航运的惊险与悲壮。

### 折桅子滩

令船夫闻风丧胆的存在

父亲回忆,过去的川江航运,是一场与大自然的艰难博弈。险滩恶礁林立,船只在江面上行驶,如同在生死边缘徘徊。川江水情复杂多变,枯水期航道狭窄、礁石裸露,行船稍不留意就会触礁沉没;洪水期则水流湍急、漩涡密布,船只难以操控。那时的年运输量仅为三百万吨,这一数字在如今看来,实在是微不足道。

折桅子滩,位于重庆忠县东南22.5公里,在川江航运史上曾是令船夫们闻风丧胆的存在。这里的江水走势极其独特,从东向关溪出口注入,经过簸箕子后,水流突然转向南,急流迅猛,仿佛疾风一般,几乎要将一切席卷而去。南岸的山峰傲然挺立,水浪猛烈地撞击山谷,形成深邃的山壁和险峻的岩石。船只在这肆虐的水势中前行,人力几乎难以掌控。一旦未能及时调整船桨,舟尾便可能被猛烈的江水折断,由此得名折桅子滩。

为指引船只安全通过这片险滩,先辈们在突入江中的岩石上刻下了“对我来”三个大字,这仿佛是黑暗中的灯塔,为航行指引方向。历史的经验告诉船老大们,避开看似危险的直行路线反而会落入漩涡,难以自拔。而直接驶向这些险礁,却能利用水流的力量,安全通过这一段险滩。

1949年后,长江航运部门对折桅子滩的危险性给予了高度重视。通过聘请国内外专家,采用先进技术和丰富经验,对该滩涂进行了科学治理。专家们不仅拓宽了航道,为船只提供了更充足的航行空间,还优化了水流走向,减少了水流的紊乱和不确定性,显著降低了漩涡的形成概率,使得航行变得更加安全稳定。这一改造,不仅是对折桅子滩的征服,也是对川江航运的一次现代化升级。

### 滟滪堆

千古礁石的呼唤与历史的转折

滟滪堆,这座位于重庆奉节白帝城下瞿塘峡口的巨礁,宛如一位古老的守护者,见证了川江航运的无数变迁。据北宋地理总志《寰宇记》记载,这个位置的石上曾刻有“对我来”三字,这些字眼成了航行者的生命线。按照传统,舟人若顺着这石标航行,便能顺流而下,安全避开礁石;若提前避开,反而可能撞石致命。这三个字的来历不详,民间传说是诸葛亮(武侯)所书。

滟滪堆位于长江上游204公里处,由残留的三叠系石灰岩构成。1959年11月,一支测量队首次攀登并测量了这块礁石,发现其高26米、长40米、宽约10米至15米,形似蘑菇,耸立于瞿塘峡上口、白帝城下的航道左侧。周围水深50米至60米,迎水面呈凹崖状,背水面则垂直。由于水流受礁石阻挡后向四周扩散,形成了宽达20米至30米的巨大逆向间歇性泡漩,以及后方的巨大回流,对航行构成严重威胁。

我的同学熊益三的父亲,1958年3月29日曾作为江峡轮的三副,随毛主席和周总理从重庆到武汉考察三峡。在瞿塘峡口,巨大的滟滪堆横卧江心,其上“对我来”三字格外显眼。在这紧张的航行过程中,熊益三及同行的船员操作得当,安全驶过滟滪堆。毛主席在驾驶室亲眼看见了这一场景。

1959年12月,有关部门采用硇室法进行爆破,成功将滟滪堆的顶部崩坍至深水区,从此消除了航行障碍。如今,曾让无数舟人胆寒的滟滪堆已成为历史的一部分,被永久记录在川江航道史上,激励着我们勇往直前,不畏艰难险阻。

### 崆岭滩

从鬼门关到安全通道的逆袭

崆岭滩,位于长江三峡西陵峡境内,长江上游61.5公里处,因其险峻而被誉为“鬼门关”。《宜昌府志》描述此地:“九里空岭之隘,九龙蛇退之奇,滩深湍急,礁石林立,古称步仞类峭岫,寻丈之内,皆天堑也。”冬春季节,水位低落,仅小舟得以通行,大船则无法通过。郦道元在《水经注》中将其称为“崆岭峡”,而唐代诗人陈子昂在《宿空舂峡青树村浦》一诗中,描绘了峡内空寂与寒冷的景象,表达了深切的孤独感与危险感。

崆岭滩原名空舂峡,其中“舂”指的是有窗户的船。古时,船只过此地,必须卸载旅客与货物,仅空船方能安全通过,由此可见其险恶程度。崆岭峡内群山叠嶂,高耸入云,黄石碧岩,壁立千仞,将江水逼成曲折的长廊。船只穿行其间,仿佛置身于天地间的缝隙。清代诗人张问陶在《空舂峡》中生动描绘了此景:“山头晴雪玉玲珑,金翠迷离好画屏。两岸峰峦争秀拔,随山九折看空



三峡人工绞滩

岭。”尽管景色美丽,危险却时刻潜伏。暗礁密布,涛声震耳欲聋,古人有诗云“上滩嘈嘈如雷霆,下滩东来如建瓴”,形容其险峻。

流传于峡江上的歌谣“青滩泄滩不算滩,崆岭才是鬼门关”生动地描绘了崆岭滩的险恶。1900年,德国“瑞生”号轮船在尝试穿越此地时触礁沉没,尽管来自尼罗河的船长技术高超,也没用武之地。这一事件深刻印证了崆岭滩的危险性。然而,川江船工们凭借长期的航行经验,精确地计算了水流的回冲力,逐渐摸索出了安全通过崆岭滩的方法,并在大珠礁石上刻下“对我来”三字作为航行的指引。

抗战大撤退时期,崆岭两岸十几里都站满了施救人员。人们拿着带有铁钩的长竹竿,遇到轮船木舟翻沉,就用钩子将部分落水的难民钩上岸,同时也将难民的行李钩上来,施救人员捞点好处。夜晚,人们便打着火把施救落水的旅客。可见,这一险滩的危险程度。

1949年后,长江航行部门组织水利专家对崆岭滩进行了科学整治,采用大面积裸露爆破法,成功清除了礁石,将昔日的“鬼门关”转变为安全的阳关道。即使在枯水期,大型客轮和拖三个千吨驳的船队也能夜以继日地安全航行。1973年,在广州交易会上,崆岭滩的整治成果受到了国内外专家的高度评价,展示了我国在水利工程方面的卓越成就,同时也为川江航运带来了新的发展机遇。

### 三峡新通道

长江航运的未来之光

三峡工程,这一举世瞩目的水利枢

纽,自建成以来,深刻改变了长江航运的面貌。

2003年,三峡船闸投入运营,预计到2030年其单向通过能力将达5000万吨。然而,长江上游航运的迅猛发展超出了所有预期,到2011年,三峡上行货运量便突破了5018万吨,双向累计超过1亿吨,比原计划提前19年。此后,过闸货运量持续攀升,到2024年,三峡船闸的通过量已达惊人的1.54亿吨,远超原设计能力,导致船闸拥堵问题日益严重,对航运效率构成了挑战。

在此背景下,三峡水运新通道的规划和建设显得尤为重要,它不仅是解决船闸拥堵问题的关键,更是提升长江通航能力的重大举措。新通道的位置选在现有五级船闸的左侧,上游口门位于宜昌夷陵区太平溪港附近,下游出口靠近乐天溪镇大象溪,全长达6680米。整个项目投资超过500亿元,建成后,预计新通道的船闸通过能力将近1.8亿吨。结合现有的船闸和升船机,三峡枢纽的总通航能力将近2.8亿吨。预计2025年将具备开工条件,建设工期不足10年。

三峡水运新通道的建成,将极大提升长江的通航能力,有效缓解现有船闸的拥堵状况,为长江航运带来前所未有的流畅与效率。这一创举不仅是对川江航运历史的一次重要革新,也是对未来的一次宏大投资。

回顾川江航运历史,从折桅子滩、滟滪堆到崆岭滩,每一处险滩都是航运者的噩梦,曾使川江航运仅限于年运输量三百万吨的规模。三峡工程的建成,不仅改善了通航条件,使万吨级船队得以直达重庆港,而且推动了川江航运的整体发展。

三峡水运新通道的规划与建设,不仅为川江航运注入了新的活力,更是一项技术上的突破和对未来的坚定承诺。随着新通道的建设与投入运营,川江航运的历史将迎来崭新的篇章。从曾经的三处“对我来”恶礁的挑战到未来的辉煌成就,川江将继续在时代的洪流中书写属于自己的传奇。

(作者系中国作协会员 图片由作者提供)



如今的夔门