

Da Liu Xiang

大流向

沧桑西江与黄金水道建设的时代际会

徐歌 著



DA LIUXIANG : CANGSANG XIJIANG YU HUANGJIN SHUIDAO JIANSHE DE SHIDAI JIHUI

广西人民出版社

大流向

沧桑西江与黄金水道建设的时代际会

徐歌 著

 广西人民出版社



图书在版编目(CIP)数据

大流向:沧桑西江与黄金水道建设的时代际会 / 徐歌著. —南宁: 广西人民出版社, 2013.7(2014.1 重印)

ISBN 978-7-219-08457-1

I. ①大… II. ①徐… III. ①报告文学—中国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第156386号

监 制 尹邦云

责任编辑 李筱茜 赵彦红

彭青梅 黄篆兰

责任校对 高 健

装帧设计



印前制作 南宁市雅泰文化传媒有限公司

大流向: 沧桑西江与黄金水道建设的时代际会

徐歌 著

出 版 广西人民出版社

社 址 广西南宁市桂春路6号(邮编:530028)

网 址 <http://www.gxp-ph.cn>

发 行 全国新华书店

印 刷 广西大华印刷有限公司

开 本 787mm × 1092mm 1/16

印 张 24.5

字 数 350千字

版 次 2013年7月第1版

印 次 2014年1月第2次印刷

书 号 ISBN 978-7-219-08457-1/I·1654

定 价 39.00元

目录

上 编

序 幕	• 4 •
-----------	-------

长洲告急！西江告急！	/ 4
一次撞击产生的震动波	/ 4
长洲大滞航	/ 8
通则不痛，痛则不通	/ 13

第一章 载沉载浮	• 20 •
----------------	--------

梧州兴衰录	/ 20
节点之重	/ 22
轮船·通商·航运业	/ 25
“百年商埠”	/ 29
一个家族的西江史	/ 34
“三十年河东，三十年河西”	/ 40
大江长坝	/ 43
只有这么一小锅水	/ 43
匹夫之力	/ 52

被截断的江河	65
“一滴水,相当于一个伍分硬币”	65
“400 方案”	71
断航·复航	74
“西煤东运”呼唤航道通畅	81
 邕城江语	 84
航运大厦倒下了	84
“邑”字头上三条江	87
“山枇杷”号到来之后	91
水手往事	98
“谁也想不到会有这一天”	107
搁浅年代 / 113	

中 编

第二章 岭南有巨川 •123•

西江东去	123
长河文明	123
从郁水到西江	126
 溯源马雄山	 130
江源探秘	130
江流足迹	138
 “江畔何人初见月”	 140
九嶷之南水事众	141

一座新兴港城崛起的范例	237
-------------------	-----

新西江和新一代	246
---------------	-----

水运“标杆”	246
--------------	-----

造船·造梦	259
-------------	-----

第五章 河道·航道 •269•

标灯精神	269
------------	-----

龙圩记事	269
------------	-----

“点燃自己,照亮别人”	274
-------------------	-----

1:1000——测绘漓江	281
--------------------	-----

“干我们这一行,不到冷天是不出去的。”	286
---------------------------	-----

使命与天职	290
-------------	-----

江河情感	298
------------	-----

十五载与一处浅滩的“战斗”	298
---------------------	-----

航道局长的喜与忧	301
----------------	-----

筚路蓝缕,以启山林	307
-----------------	-----

水运价值观	315
-------------	-----

第六章 西江还有多少潜力 •319•

蝴蝶效应	319
------------	-----

南宁:“水城”绚梦与航运业重振	320
-----------------------	-----

梧州:鸳鸯江畔 气象焕然	324
--------------------	-----

柳州:水运大动脉 承载起大工业大物流	328
--------------------------	-----

来宾:一座能源之城的江河机遇	332
----------------------	-----

玉林:破“枷”复航 绣江不再沉寂 / 334

长洲船闸扩能“现在进行时” / 341

世界上能力最大的船闸 / 341

西江航运建设“主力军” / 346

第七章 “水”到何时“渠”能成? •352•

破解“长洲困局” / 352

人工河传奇 / 356

一条在纸上“躺”了一个世纪的运河 / 364

尾 声..... •373•

大江没有终点 / 373

后 记..... •380•

上 编

序 幕.....	/4
第一章 载沉载浮	/20

中 编

第二章 松田有巨川	/123
第三章 西江新貌	/162

下 编

第四章 卷江水暖	/213
第五章 河道·水道	/269
第六章 西江还有多少潜力	/319
第七章 “水”到何时“渠”能成?	/352
第八章	/373
第九章	/380

细雨蒙蒙，水天一色。

浔江。

越往下游，江面越见开阔。顺流走船，轻舟如快马，总会让人无限惬意。

嘟——

一声汽笛长鸣，“海安663”船进入了梧州地界。

这艘800吨的船，此刻在一眼望不到头的下航船队中，实在算不上大块头。船长彭森打算跑完这一趟，就准备将船转给自己的老表，贷款另购置一艘新的千吨级以上大船。对于相处多年已非常熟悉的“海安663”，他这趟是最后的告别航程。

现在是2008年4月7日17时30分。春夏之交，乍暖还寒。驾驶台上的彭森习惯地看了看天空。

天气预报说：“今晚到明天，阴天有中雷阵雨，11到19度，偏北风1至2级。”沿江一带，四月份开始进入雨季，对于行船来说，这个时候，水是不够的。实际上，他担心的不是水的问题，而是这次待闸的时间。

他的这艘船满载着水泥，10个小时前从贵港出发，目的地是广州。如果一切顺利的话，从贵港到珠江口，连带过闸时间只需要四五十个小时，一个月至少可跑两个航次。要是遇到船闸出状况，光是下航候闸，就要等上十天半个月。

令这位船长提心吊胆的，就是长洲水利枢纽上的那两道船闸。

对浔江下游梧州市区长洲岛上的那座大坝，彭森的内心颇有些纠结：要是没有建起大坝蓄水淹没那些礁石浅滩，水位抬升航道条件极大改善，买千吨级大船的事他想都不敢想，过去藤县到苍梧这段因为水浅，百来吨的船也常会“拖底”；如今大坝建起来，好走船了，可要是碰上

船闸不正常,堵船了,完成一个航次需要将近一个月,甚至更长时间,那么,各方面的压力就会随之而来。像他们这样的跑船人,投资一艘船可不容易,这年头船是越造越大,动不动就是上百万的资金,往往得整个家族东拼西凑,还要申请到银行的贷款,因此,风险意识特别强,很多事情得精打细算,比如现在的油价,他这艘船来回一趟加油就去了8000元,而行情好的时候,所得运费连本带利也不过25000元,还要支付副驾驶、轮机、水手的工资。这种压力不是身在其中,是难以体会的……

前两天他得到了消息,说长洲水利枢纽的1号船闸被撞坏了,所有船舶只能从2号船闸过。

当时他的心咯噔了一下,看来自己驾驶“海安663”的这最后一趟航程,又得耽搁在候闸上了。

离长洲越来越近了,远远的已经隐约能看到拦在宽阔江面上那座灰色大坝的坝体。

序 幕

长洲告急！西江告急！

一次撞击产生的震动波

“海安 663”开始减速。眼前出现的，是彭森最不愿看到的情形——又堵船了。

横七竖八地随意停泊着的各式货船，几乎塞满了整个宽阔的江面。

堵船，是江上跑船人的讲法。相比之陆地道路上的堵车，堵船的场面更能冲击人的视觉和心魄：堵车“一条线”，再严重也仅是沿着道路摆下“一字长蛇阵”；而堵船，往往是一堵就是一大片，如今货船的体积比汽车庞大得多，几百上千艘船要是失序地满江乱停，那阵势可堪以“铺天盖地”“遮云蔽日”来形容，身在其中的压抑感，真是活让人喘不过气来。

比之堵船的无序状态更乱的，是此刻彭森的心。

这样的堵船阵势，他已经遭遇过两次了。这一回还不知道要等多久，才能过得去长洲这道船闸。

他的船缓缓停靠在了长洲大坝上游的赤水检查站。

这个水路运输检查站，其实就是一艘浮在江

面上的水泥趸船。从2007年年初开始,所有下航需要过闸的船舶,都要在此登记申报,拿到一个号码才能在指定水域排队候闸。

往常彭森都是让船上的水手拿上相关的适航证书、营业运输证、船舶签证簿、运输票据这“四证”,前去检查站申报。这回他停好了船,自己到检查站趸船去办手续,顺便去问问情况。

趸船上已挤满了要申报候闸的船员,不大的空间里吵吵嚷嚷的,大家的心情都不免分外烦躁。

这时候一艘“航道行政302”执法船从江中驶来,停靠在检查站趸船边上。

执法船是从外头巡查归来的,彭森刚才在航道上还见过这艘与自己擦肩而过的“航道行政302”。四个人从执法船走出来,他们登上了趸船,朝正在申报过闸的众多船员们走来。四个人中为首的那位身形壮实,这在彭森看来,那是能扛得住江上风浪的身板,那人古铜色的脸庞上,却带着一种显而易见的忧虑,他开腔向船员们打招呼,语带安抚:

“大家都辛苦了。现在长洲枢纽1号船闸因受损已关闭维修,影响了船舶的通过,各位船员的心情我们十分理解。这个时候大家更要注意安全,保持秩序,这样才能提高效率,早些过闸。”

心焦的船员们都围了过去,彭森这才看清楚了跟船员打招呼那人胸前挂着的工作卡——杜敬民 广西壮族自治区港航管理局局长。

其他三人,一位是赤水检查站的站长,一位是自治区港航管理局副局长欧诚,还有一位是梧州航道局局长刘临雄。

大家一看这几位都是航道管事的头儿,就像找到了宣泄口似的,你一言我一语地说开了。彭森询问了船闸的事情,他身旁的人更多的是在抱怨着。

这位姓杜的局长倒是很沉得住气,他一一听完了大家的言语,回答了问题,还了解了船员们各自船舶的货运情况、配载等信息,最后又反复地叮嘱船舶要留出主航道的位置,保障进出通畅,办好了候闸手续的船舶,必须按规定有序地分区停泊,三五艘为一组,不能太密集了,以免引发消防、治安等方面的问题。

彭森拿到了候闸的号码回到船上,将自己这艘满载的“海安663”船开往锚泊地候闸区停泊。

此时,在“海安663”的前面,已排有600多艘等待叫号的船舶。

等待,只有等待。

在几乎要耗尽所有耐心的七天等待后,彭森终于听到了从船闸调度高音喇叭那里传来的进闸通知。

起锚,“海安663”马达隆隆,像是被困日久后获得解脱的一声长叹,一刻也不愿多待了,发力向大坝2号船闸引航道驶去。

获准进闸的船舶一艘接着一艘,都在轰响油门往前赶,生怕晚了就会错过似的。

阵阵涌浪在江中漾开,浪卷波翻。

一艘“海巡19311”快艇,在层浪中来回穿梭,不时伴随着货船航行。

“各位船主请注意,大家不要抢闸,一定要听从船闸调度的指挥,按顺序进闸。”一位梧州海事局的工作人员在快艇上正手持扩音设备,用嘶哑的嗓音一遍一遍地喊话。

张树清,梧州海事局通航科的,彭森认得他。不过对彭森来说,张树清可谓是个“熟悉的陌生人”,说熟悉,常年跑船的,谁没见到过在江面上执法巡逻的这张熟面孔;说陌生,是从没有过什么交往。这种关系有点像公路或城市大街上的司机与交警。

眼下,这位“水上交警”正与自己的同事一道驾驶着快艇,在长洲坝上水域现场维护通航秩序。

“海巡19311”快艇,如同一只轻巧的雨燕在江上翩然疾驰。

艇上的张树清,心里并不轻松,他知道,又一个通航的非常时期,让自己给“赶”上了——大坝的船闸“摊上大事了”。

3天前,长洲水利枢纽1号船闸被抢闸的船舶碰撞,因担心船闸安全运行受到影响,管理方已关闭该船闸。按以往1、2号船闸双线单向150艘至180艘的正常日通过能力推算,仅运行2号船闸,日通过量一下子减少六成,每天能过闸的船舶不会超过80艘。而从上游下航的货船还源源不断,这不,仅仅3天时间,长洲坝上水域就

堵起来了。如果不及时采取必要措施,船越积越多,万一没疏导好,或出现管理上的疏漏,出了乱子,谁能负得起这个责任?

长洲船闸管理部门要3艘当事船舶方各交10万元押金才可放行,船主相互推诿责任,不愿交钱。你不交押金,人家就不让你走,这可是有理有据的。市政府也要求海事局尽快调查处理此次事故,避免事态进一步扩大化。

事故发生在2008年4月4日,星期五,这天是清明节。接到事故的报告,张树清即刻与海事局领导赶往现场。

调取船闸监控录像资料,给船舶当事人做调查笔录,并与船闸管理人员详细了解事发时的情况。那天,张树清所见到的广西长洲水电开发有限责任公司船闸管理部经理赵海龙,与往日相比,整个人“乌云笼罩”,满脸的不安和焦虑。

下午5时许的那声沉闷的金属撞击响动,当时正在坝面上的赵海龙都能听得到。

他连忙用对讲机联系船闸控制室里当班调度的下属,得知是1号船闸被撞了,但损坏程度未明。

“坏了。”赵海龙三步并作两步，匆匆地赶到控制室，命令调度员通知所有已进入1号船闸的船舶，全部退出，然后暂时关闭船闸停止运行，马上进行检查。

来到1号船闸处,他一眼就发现了船闸右人字门上部的背拉杆已经明显变形,与没有被撞击的另外两根背拉杆偏离了约5厘米,同时钢护弦被撞出一个20厘米长的凹痕。据此判断,撞击时,人字门的液压启闭机和顶枢、底枢均受到了强大冲击。

看着这道才安装使用还不到一年的船闸,就这样被撞受损,他觉得太心疼了。

自长洲水利枢纽船闸投入运行以来,一些船舶不听从船闸调度人员的现场管理,强行闯闸,互相追越超赶,有的齐头并进并出,有的偏向进出闸,致使险象环生。此前,已发生过擦碰人字门爬梯及钢护弦等轻微事故6次,有一次,一条不听指挥的小机艇甚至被人字门生生给夹住了。

这位长洲水利枢纽船闸的负责人,已经意识到要更严格地强

化过闸船舶的有序调度和管理,这需要与海事、航道等多个部门的协调配合。眼前的当务之急,是妥善处理船闸受损部位,这需要外请专家到现场进行检测、鉴定,如受损部件需要更换,还得提前从外地的工厂定做。

当然,更重要的是受损船闸是否需要带病运行,这是个大问题。若带病运行,万一出现更大的事故,怎么办?若1号船闸简单地一关了事,势必影响过闸通航,要是又造成大批的船舶滞留,物流不能通畅,涉及的社会面就更广,这就该上升到一个企业的政治责任感层面了。

4月11日,长洲水电公司组织了设计、制造、安装等方面的专家到场会诊,经试验性关闭闸门和泄水检查,初步认为1号船闸上的右人字门在事故中被撞到了要害,上部背拉杆在运行中不再起作用,钢护弦受到撞击,但闸门的内部结构是否有改变,还需仪器检测。

次日,专家组进行船闸探伤,最终确定被撞闸门关键部件第四根主背拉杆,已产生明显塑性形变而基本失效,必须更换;人字门内部没有出现裂纹。至16日,制定出维修方案:在人字门处于无水状态下,更换受损背拉杆,即必须关闭上闸首挡洪检修门;更换前后需进行严格的测量监控,对受损人字门全部背拉杆重新进行预应力拉伸,并对门体形状特征、运行参数复核及左右门配合联调,确保门体修复后能达到安全运行要求。

16日晚11时,根据船闸运行的工况,公司作出1号船闸继续带病运行的决定。

长洲大滞航

事实上,长洲水利枢纽的1号船闸,从“怀胎十月”到“出生”,就颇经周折,再到后来正式运行还不足一年就被撞损,这一路下来,真有些命运多舛的意味。

1、2号船闸工程,是长洲水利枢纽工程的重要组成部分,采用一级船闸,长廊道输水。船闸主体工程于2004年10月28日开

工建设。

而前期准备工作,早在15年前就已经开始了。

1989年10月,长洲水利枢纽进行工程可行性研究,1990年3月完成。1992年6月完成初步设计,原通航设施设计规模为双线千吨级船闸,尺度为185米×23米×3.5米和185米×15米×3.5米(长×宽×门槛水深),设计船闸年货物总通过能力为1270万吨。因为按当时的航运规划,到2020年,长洲航段的年通过量为2000万吨。

1994年,交通部给国家计委去函提出长洲枢纽双线船闸尺度均应按185米×23米×3.5米设计建设,才能确保不会形成瓶颈。2002年水电水利规划设计总院通过了新设计的可行性研究,双线船闸尺度均为185米×23米×3.5米,船闸年货物通过能力为2400万吨。

有道是,“计划没有变化快”。

20世纪末期以来,随着桂平与贵港两个航运枢纽的相继建成,航道等级大幅提升,相对于铁路运力的日趋紧张和公路运输成本的不断加大,西江航运已有长足发展,与以往相比实在不可同日而语,且后劲十足。

就在长洲水利枢纽工程破土动工前夕,统计数据表明,通过该航段的船舶数量已经达到平均每天300多艘,年通过量已突破2000万吨。

如果仍按原来的标准来建设,那就意味着,船闸建成之日,就是饱和之时。

2003年年底,长洲水利枢纽工程已启动建设,但有关船闸的规模争论仍在持续。越来越多的专家形成了这样的共识:随着广西西江流域经济的迅速发展,特别是贵港水运业的异军突起,通过长洲枢纽航段的船舶运力和货运量正与日俱增,原有的船闸设计,既不适应新的航道等级标准,也不符合未来港航事业发展的新形势要求,因此,长洲水利枢纽的船闸扩容,势在必行。

2004年11月12日,自治区发改委会同交通厅、建设厅、广西长洲水电开发有限责任公司等部门在梧州召开工作协调会,提出长洲枢纽船闸必须扩大建设规模。11月下旬,全国政协组织的“内河