

## 金沙江航道发展纪实

通讯员 曹志光

金沙江从玉树至水富段,全长2316公里。该河峡谷深切,水流湍急,险滩礁石密布,天然通航条件极差,历史上曾被称作“航运禁区”。

直到清乾隆时期,才对金沙江航道进行初步开发,但收效甚微。民国时期,相关部门对金沙江开展了勘测规划、试航、炸礁整治等工作,并设立了绞滩站。然而,受制于恶劣的自然条件与薄弱的技术力量,金沙江始终未能形成连续的航道。中华人民共和国成立后,金沙江中下游段得到系统性整治与开发,水电建设和航运事业均呈现出蓬勃发展的态势。

清乾隆五年(1740年),云南巡抚先后两次派人勘察金沙江,并上奏朝廷请求批准开发航道。为清除阻碍船只航行的巨石,工匠们砍伐木材堆积其上焚烧,待石头被烧裂酥化后,再用锤凿劈打。与此同时,还在两岸开凿出绵延数十公里的纤道。遇峭壁险峻之处,工匠便在石缝中插入木桩搭建支架,将藤条缠在腰间悬空作业,进行锤凿施工。

清乾隆七年(1742年),金沙江云南段上游小江口至金沙厂河口段的50余处险滩整治完毕,耗资近10万两白银。下游从利远滩至新开滩段长320公里,共有62处险滩,预计整治需白银10余万两。当时,每年有数百艘四川商船驶至金沙厂进行贸易,云南累计试运铜料近350万斤。

金沙江航道的开凿工程始于清乾隆五年,此后采取“边开凿边通航”的模式,历时9年才实现了局部艰险航段的通航。然而,由于前期勘察不够周全,施工环境险恶、技术较为落后、经费短缺,加之部分官员借机中饱私囊,最终致使工程停滞。

民国时期,金沙江的航道开发主要集中在抗日战争前后。彼时,国民政府为打通西南交通线,保障战略物资运输,对金沙江航道进行了初步开发,涵盖勘测、整治以及试航等多个方面。然而,因自然条件恶劣、技术力量薄弱、政局动荡不安,最终成效有限。

抗日战争爆发后,东部沿海港口相继沦陷,国际援华物资大多经云南和缅甸转运至西南地区。金沙江作为连接四川与云南的潜在水运通道,其开发被纳入《西南水陆联运计划》,该计划旨在开辟一条替代运输通道,线路途经重庆、宜宾、屏山、绥江、昆明等地。1938年,国民政府交通部成立金沙江勘测队,由水利专家黄辉等人带队,对宜宾至屏山段航道进行了系统勘察,并编制了《金沙江航道整治初步计划》。1940年,勘测工作进一步推进,资源委员会与扬子江水利委员会携手合作,

对云南金沙江街至四川宜宾河段展开详细勘测,重点标注了险滩位置、水位情况以及潜在的码头选址。

1939年,国联专家浦德利率队试航老君滩失败。1940年,金沙江试航队重新组建,并于同年3月15日从永胜县金沙街起航,一路顺江而下。在历时两个多月的航程中,金沙江试航队穿过400余处大小险滩,三度被迫弃船登岸,在航行1000余公里后,于6月7日抵达宜宾。1942年6月22日,万琮率领两艘船只从巧家县蒙姑镇起航,下行至白鹤滩时,前船触礁沉没。身处后船的万琮决定不再冒险,弃船盘滩而过。但试航并未因此中断,后续遇险滩均盘滩而过,最终抵达宜宾。此次试航证明,从巧家、会泽两县经水路抵达宜宾的设想具有可行性,有望实现。

1941年,相关部门曾尝试将物资通过金沙江转运至四川。然而,因金沙江险滩众多,运输途中需多次卸货、换船,成本高昂,这一运输方式最终被川滇公路所取代。

金沙江自然条件恶劣,河道落差大,礁石密布,其航道整治难度远超当时的工程技术水平,例如,对深水暗礁缺乏有效的整治手段。与此同时,战时财政紧张,施工主要依赖人力,缺乏挖掘机、钻机等机械设备。随着滇缅公路、中印公路相继通车,以及驼峰航线投入运营,这些交通通道逐步取代了金沙江航道,从而显著降低了人们对开发金沙江航道的需求。

中华人民共和国成立之初,国家便提出将金沙江梯级开发与航道改善相结合的思想。1960年至1970年,相关部门对金沙江下游水富至宜宾段实施了局部疏浚与炸礁工程,初步改善了该河段的通航条件,可实现100吨以下船舶季节性通行。

随着经济社会不断发展,金沙江航道逐步被开发,形成了分段通航的格局。其中一段自云南金沙街延伸至攀枝花下游的龙街,全长约300公里;另一段位于巧家境内,长100余公里。这两段河道均属于“老年期河谷”,河床开阔,水流平缓,但在当时的条件下,仅适用于渡河摆渡以及短途运输。

1964年,中央决定修建成昆铁路、打通老君滩,力争实现金沙江全线通航。按照计划,第一步先打通航道,再逐步实现全年全线通航。然而,金沙江流域地处崇山峻岭、峡谷深壑之中,不少区域荒无人烟、交通闭塞。为此,工程需提前修建配套公路,以便将机械设备运送至施工现场。

1974年,国家进口了13套化肥厂设备,其中1套落户水富。水富距离宜宾仅28公里,但这批设备中最大单件重达千吨。要将这些“巨无霸”运到水富,必须整治宜宾以上的金沙江航道,并同步修建建

套码头。1990年,水富港建成并投入使用,成为金沙江货物经长江出海的起航点。从这里出发的船队驶入长江后,可通往洞庭湖、京杭大运河。

水富港投入使用后,当地航运事业迅速发展,船舶运输公司增至6家,拥有各类运输船舶136艘,有力带动了金沙江航道的繁荣发展。历经10余年建设,水富至重庆段的三级航道顺利建成,水富港也因此被誉为“万里长江第一港”,标志着金沙江航运发展迈入新阶段。

为满足攀钢集团有限公司对富铁矿的巨大需求,四川省拨出专款,对金沙江攀枝花段龙川河口(龙街)至鲁车渡全长78公里的航道进行系统性整治。其间,共治理沿线22处大小险滩,使四川会东、云南禄劝等地的铁矿石得以经水路运输至大湾子或拉鲊古渡,随后由铁路运达攀钢集团有限公司。金沙江中下游的航道整治采取“分段推进”的模式,其中,攀枝花至水富段虽然按照四级航道标准实施治理,但因沿岸水电站配套船闸建设滞后,该段航道尚未实现全线贯通,目前主要开展分段短途运输业务。

21世纪以来,水电枢纽建设有力推动了航运事业发展,金沙江下游航道条件也得到了根本性改善。

2014年投入运行的向家坝水电站,配备了全球最大的垂直直升船机。该升船机按照四级航道标准设计,最大提升高度114.2米,设计年过坝货运量112万吨,可供两艘500吨级船舶直达水富。与此同时,水富至宜宾段航道升级为三级航道,可满足1000吨级船舶通航。2022年,该段航道货运量达1000万吨,成为云南北出长江的核心运输通道。位于向家坝水电站上游的绥江、永善两县,也可依托库区形成的深水航道,积极发展船舶运输及相关产业。

随着乌东德、白鹤滩、溪洛渡、向家坝四大水电站相继建成并开始蓄水,金沙江下游形成了近800公里的深水航道。在航道条件得到显著改善的同时,由于库区呈“藕节式”分布,船舶“过坝难”的问题也日益凸显。2022年,溪洛渡水电站翻坝转运系统建成并投入运行,有效缓解了因未建设船闸而带来的临时通航压力。目前,乌东德水电站翻坝转运系统工程即将启动建设,白鹤滩水电站翻坝转运系统的前期建设工作也取得了突破性进展。待这些项目全部建成后,将有效破解金沙江下游航道的“梗阻”问题,大幅提升全线水运效率。

金沙江航道的开发,是一部跨越险阻、走向通途的壮阔史诗。历经280余年,它从难以通行的天然险道,逐步转变为部分河段可实现现代化航运的重要水道。其发展进程与水电开发紧密相连,且深度融合国家战略布局,昭示着人水和谐、综合开发利用的可持续发展路径。



昔日“逐日”广场,成了现在的元宝山城市体育公园。



元宝山城市体育公园一角。

在昭通这座历史与现代交织的城市里,每一寸土地都镌刻着岁月的痕迹,每一处角落都流淌着爱国的热血。除了闻名遐迩的箭道广场,还有一座被时代浪潮掩埋了名字,却至今仍闪耀着爱国光芒的“逐日”广场。它承载着昭通儿女在民族危亡时刻的壮志豪情,见证了一段可歌可泣的英雄岁月。

时光回溯到民国21年(1932年),那是一个山河破碎、风雨飘摇的年代。日寇的铁蹄肆意践踏中华大地,九一八事变的耻辱如同一把利刃,刺痛着每个中国人的心。深得龙云器重和信任的驻昭旅长安恩溥,心怀家国大义,目睹国难当头,他毅然挺身而出,经多方奔走筹资,最终在城郊元宝山下征地数十亩,带领所部官兵齐心协力,修筑了一个设施较为完备的综合性“逐日运动场”,也就是今天的元宝山城市体育公园前身。“逐日”二字,既寓意着官兵们每日刻苦操练、强身报国的奋进姿态,又饱含着驱逐日寇、收复山河的坚定决心。一语双关,赤子之心,天地可鉴。

然而,安恩溥并未止步于此。他深知,弘扬民族自强精神和提升民众身体素质,是抵御外敌的重要基石。于是,他积极倡议并筹办“昭通十县联合运动会”,号召民众踊跃参与体育运动,以强健的体魄和昂扬的斗志,为抗击日寇筑牢坚实后盾。在他的推动下,昭通地区掀起了全民健身、共御外侮的热潮。

然而,和平的曙光尚未降临,全面抗战的烽火已熊熊燃起。1937年9月9日,这个日子永远铭刻在昭通人民心中。安恩溥率领1万余名昭通儿女,在辕门口庄严誓师后,毅然奔赴抗日前线。那一天,昭通城万人空巷,群众自发沿街列队,夹道相送。街头巷尾处处是感人至深的场景:母亲眼含热泪,紧紧握住儿子的手,千叮咛、万嘱咐;新婚夫妻难舍难分,泪眼相望;白发老母不顾路途遥远,专程赶来给儿子送上御寒衣物……这一幕幕,如同一幅幅悲壮动人的画卷,深深烙印在历史的记忆中。

后来,艺术家以精湛的技艺,将这一感人至深的场景凝练为“共赴国难”群雕,并将其矗立于辕门口。这座群雕宛如一座不朽的精神丰碑,承载着昭通儿女的爱国情怀,供世人瞻仰、铭记。那份浩然的英雄

气,穿越时空长河,长留天地之间,激励着后人砥砺前行。

“好战必亡,忘战必危。”在和平与发展成为时代主题的今天,老一辈昭通儿女所彰显的团结御侮、舍生取义的精神,不仅没有随着时间的流逝而褪色,反而越发熠熠生辉,成为民族复兴道路上的强大精神动力。

站在箭道广场上,望着那一支支仿佛能击碎敌人狼子野心的定天神箭,我的思绪不由自主地飘向远方。眼前仿佛浮现出一群朝气蓬勃的青年学子,他们义无反顾地奔赴前线,眼神中尽是坚定与无畏;亦看见一批舍生忘死的昭通儿女,他们携手共赴国难,用热血和生命捍卫祖国尊严。他们正迎面走来,那坚定的步伐仿佛在警示我们:和平来之不易,必须倍加珍惜;每一个昭通儿女都应自觉将个人理想融入国家发展大局,须知国强方能民安,国富方能民强!

当清晨的第一缕阳光轻柔地洒落在“共赴国难”的青铜群雕上,为它镀上一层金边时,仿佛赋予了这座雕塑鲜活的生命。那一刻,一股磅礴的英雄气概在天地间回荡,无声地诉说着一个永恒真理:当国家遭遇危难之际,唯有万众一心、共赴时艰,才能守护好我们共同的家园,才能铸就坚不可摧的民族脊梁。

箭道广场“共赴国难”群雕。

## 昭通抗日记忆里的赤子之心

通讯员 王骥文/图

## 李文华:拳风里的生命韧劲

通讯员 王文昌/文/图

晨曦微露,昭通古城还沉浸在睡意之中,昭通市老年大学的空地上,一位老者已舒臂展腿,起势演练起彭家拳法。其身姿若行云般飘逸,气势如翔鹤般昂扬,拳风刚柔并济,收放自如。瞧他满面红润、精神矍铄,加之步法敏捷,过往行人多以为他不过花甲之年,殊不知这位武者已历经86载春秋。

更令人称奇的是,这具矫健的身躯曾屡遭磨难:被高压电线杆上坠落的瓷瓶击中,因车祸承受断腿的锥心之痛,饱受结肠癌的长期折磨,还接受过胆囊切除手术。他,就是昭通彭家拳第二代传人李文华,正以武学之道书写着生命的奇迹。

1939年7月,李文华出生于昭阳区守望回族乡马贵村。20世纪60年代初,他进入电力公司工作。分配宿舍时,他遭遇同事蛮横争抢,但因体格弱势只能退让,为此他暗下决心:一定要习武自强。

经过多方打听,李文华得知清官亭有位彭勤先生免费传授武术,便毅然前往拜师。彭勤是彭家拳的创始人,彭家拳作为昭通本土武术流派,博采众长,融合了多家拳法之精髓,套路短小精悍,手法变化多端,尤其注重实战应用。值得一提的是,彭勤曾受国民革命军第二十九军大刀队启发,创编出独具特色的“三刀半”刀法。这套刀法不仅在台儿庄战役中发挥过重要作用,还赋予了彭家拳特殊的历史价值。

李文华谨记师父的教诲:“国家危亡时,彭家拳的核心是‘卫国为民’;和平年代,习武的目的是强身健体。”“练武先修德,习拳为强身”也成为他一生恪守的准则。

在严师的悉心指导下,李文华刻苦练习基本功,勤奋学习各类拳术套路。经过几年的不懈努力,他被拳友们公认为掌握彭家拳套路最多的弟子。彭家拳不仅让李文华拥有了强健的体魄,还锤炼了他坚韧不拔的意志。

20世纪70年代的一个春天,李文华在抢修高压线时遭遇意外,一个重达5斤的瓷瓶从电线杆上坠落,砸中了他的头部。



李文华在练习武术技艺。

工友们将他紧急送医时,他已昏迷不醒。这次昏迷持续了七天七夜,连医生都认为他凶多吉少。然而,几个月后,他竟奇迹般地痊愈了。事后李文华感慨道:“是练武打下的好底子让我康复迅速。”

20世纪90年代,命运再次和李文华开了一个玩笑——一辆疾驰的汽车撞上了他驾驶的摩托车,导致他左腿两处粉碎性骨折。还躺在病床上休养时,他便开始进行简单的手臂和腰腹训练。几个月后,他恢复状况良好,又继续日常的练拳活动。

2014年,75岁的李文华被确诊患有结肠癌,随后在四川大学华西医院接受了肿瘤切除手术。手术中,主刀医生发现其内脏器官健康状况极佳,惊讶不已。化疗期间,同病房的患者大多卧床休息,李文华却每天清晨坚持练习彭家拳的“108式太极拳”。“练完拳后,我觉得浑身舒畅,连化疗的反应都减轻了。”他对主治医生说道。令人称奇的是,李文华的康复速度远超同龄患者。2015年,他被昭通市老年大学聘任为地方武术研习班教师。

2022年,83岁的李文华因胆管堵塞接受了胆囊切除手术。术后第3天,他就在病房里缓缓活动起手脚。护士劝他多卧床休息,他却笑着说:“这点小手术,和我以前受过的伤比起来,根本算不了什么。”

2024年春季学期结束后,李文华辞去了昭通市老年大学地方武术研习班的工作,但他依然积极协助班级教学工作,继续为彭家拳的传承贡献力量。

即便年过八旬,他仍保持着严格的生活作息:每天清晨5点起床,为妻子和自己准备早餐;7点抵达昭通市老年大学,先独自练习一个半小时,8点30分开始协助武术班老师指导学员练习彭家拳。

李文华对穿着十分讲究:晨练和教学时,他身着飘逸的太极服;到了下午,则换上西装,前往公园参加乐队演奏,有时还会随着音乐与舞者共舞几曲。

在李文华行云流水的拳法中,我们看到了生命的坚韧——不是从未跌倒过的一帆风顺,而是每次跌倒后都能重新站起来的勇气和力量。



箭道广场“共赴国难”群雕。