

编者按

汉江作为长江最大的支流,其航运历史可追溯到2000多年前的春秋战国时期甚至更早,是名副其实的“千里黄金水道”。汉江水道上游连接陕南、豫西和鄂西北山区,中下游流经襄阳且贯穿江汉平原与长江相连。

随着现代公路、铁路、航空运输的兴盛,“千里黄金水道”日渐没落直至停航。前不久,汉江航道十堰段重新复航,引起社会关注。即日起,本报推出汉江复航系列报道,带你回顾汉江航道曾经的繁华历史。

汉江复航系列报道①

百余吨石材由陕入鄂

# “黄金水道”重启货运模式

历时两天,载有130吨的货运航船绕山过湾,从陕西白河顺利抵达丹江口水库下游的陈家庄码头。这艘货船不仅完成了它的货运任务,也重启了停航20余年的汉江航道十堰段。

在大桥横跨江面、水利枢纽蓄水的情况下,航船能畅通无阻并非易事。汉江航道十堰段的成功复航,不仅倾注着两省多个市县的共同努力,也展现了水利、交通等部门的高瞻远瞩。早在丹江口水利枢纽建设之初,兼顾航运的设计就被纳入总体规划中,而位于郧西县境内的孤山航电枢纽工程,更是建成了便捷的通航船闸。

■文、图/记者 何利



上月21日,汉江白河至丹江口段正式复航。首批130吨石材,通过汉江航道从陕西白河运往陈家庄码头。

首航起锚 百余吨石材改走「水上高速」

上月21日上午,陕西安康汉江白河至丹江口段复航首航仪式,在白河县下卡子码头举行。

汉江南岸,一艘印有“安康汉江复航号”字样的天蓝色货船满载着优质石材,静等出航。伴随着一声悠长的汽笛声响,货船的马达搅动着碧波如练的汉江水。

船上的130余吨石材,隶属于白河县青缘石材工贸有限公司。此次货物将从下卡子码头出发,途经孤山电站、丹江口水库等多个水利枢纽,全长216公里。一改往日的陆路运输,青缘石材工贸有限公司负责人樊忠看中的是水运低成本。“以往走陆路运输,一吨石材的运输成本大约是340元,而选择水路,运输成本降至每吨100到150元。”樊忠说,“这样的话,白河的石材在市场上将有更强的竞争力。”

一寸水深一寸金。相比于公路、铁路等运输方式,水运具有运能大、成本低、投资少、耗能低、占地少、污染小等诸多优势。据测算,水运的成本是航空运输的1/20、公路运输的1/5、铁路运输的1/2,而且可以大批量、少批次地运送货物。

业内人士表示,随着汉江航道陕西白河至丹江口段的复航,成功化解了长期困扰汉江中上游企业进出货物集约化、规模化的问题,在补强物流短板、构建高效通道方面起到了里程碑作用,直接将吨公里运费由原来的十几元降至IV级航道的1元,随着后期汉江300吨级船舶全面通航,将会有更多更好的白河产品销往省外、国外。

顺江而下 穿过10余座跨江大桥

随着丹江口水库、孤山航电枢纽的蓄水投用,十堰境内汉江河段的水位得到保障。再加上现代船只的更新升级,行驶在汉江河道上的航船相较于历史上的木船更加安全。绕过两岸的高山,航船一路顺水而下。

从下卡子码头出发,货船经过羊尾镇集镇不久,连接郧阳区和郧西县的将军河汉江大桥便迎面而来。这座全长350米,最大跨度110米,曾被誉为“楚天汉江第一桥”的特大型公路桥梁,是目前汉江十堰段复航后,船只下行需要通过的首座桥梁。“我们这种货船相对较矮,再加上桥梁留足了空间,所以通行高度一般不成问题。”船长介绍道。

据统计,在汉江十堰段境内,共有22座已建成或正在建设的跨江大桥。除了将军河汉江大桥上游的白河汉江大桥、汉江夹河跨江大桥、兰滩口汉江大桥之外,经郧西县羊尾镇驶往下游的船只还需经过孤山汉江大桥、天河口汉江公路大桥(在建)、十漫高速公路汉江特大桥等10余座跨江大桥。

汉江流域不仅有世界规模最大、龙蛋共生的恐龙蛋化石群,还挖掘出了距今80万年至200万年之间的“郧县人”头骨化石、距今10万年至20万年的白龙洞猿人遗址。航行于汉江航道,两岸分布的考古遗址及背后的历史文明,不时闪现于脑海形成画面。



货船驶入孤山航电枢纽闸室,等待过闸入江。

兼顾通航 沿途跨越两座水利枢纽

船行在汉江十堰段境内,孤山航电枢纽和丹江口水利枢纽是必经之路。

孤山航电枢纽是汉江干流综合规划中的第8个梯级,也是湖北省“两圈两带一群”规划中的重点项目。枢纽坝址位于我市郧西县、郧阳区境内,电站装机容量18万千瓦,多年平均发电量5.8亿千瓦时。

孤山航电枢纽船闸主要由上闸首、闸室、下闸首及输水系统组成,闸室长120米、宽23米、门槛水深3米。枢纽通航后,可使35公里河段航道等级由VII级提高到IV级,满足500吨级船队通行,对构建陕鄂水运大通道、打造长江全流域黄金水道起到积极作用。

早在2023年8月4日,孤山航电枢纽完成基础设施建设后,便开始了船闸工程的实船通航试验。其通航原理同三峡水利枢纽工程相似,人字形船闸通过蓄水的方式为船只提供航行通道。闸门打开后,船只驶入闸室,完成系泊工作。等上闸首闸门关闭后,水通过下游排水阀排出闸室,船舶随之平稳下降。闸内水位与下游河道水平齐后,下闸首人字闸门打开,船舶驶出船闸,进入汉江航道。

2010年3月,丹江口大坝54个坝段全部加高到顶。工程完成后,坝体高程从162米升至176.6米,升船机规模由150吨级提高到300吨级。

值得一提的是,船舶通过丹江口水利枢纽的方式与孤山航电枢纽并不相同。在经过丹江口水利枢纽时,船只需要通过升船机的起吊功能,被吊至大坝顶部,然后在外力作用下被平移到大坝的另一侧,再通过升船机斜架车的辅助作用重新回到航道,而后继续驶向下游。