



支援二汽的各地建设者从邓湾码头上岸,奔赴十堰施工现场。(资料图片)



建设者在汉江中抢运钢材。(资料图片)

汉江复航系列报道④

汉江水运为二汽建设发展作出巨大贡献

# 东风车坐船出山曾登上《人民日报》

追溯十堰的建设和发展历史,一个绕不开的话题便是二汽建设。鲜为人知的是,很多二汽早期建设者的记忆都跟汉江、船运、码头……密不可分。

上世纪六七十年代交通不便利,很多人乘船抵达郟县(现郟阳区),再辗转来到十堰施工现场,而二汽建厂的物资进山、东风车出山也离不开船运。 ■记者 韩玉砚

## 建设邓湾码头,搬掉半座山头

位于郟阳区茶店镇蔡家岭村的邓湾码头,无论是在二汽早期建设史上还是在当地,都有着很高的声誉。当年,这里是十堰的一大热闹之处,光是300吨级的泊位,在邓湾码头就有3个,货运场也有3处。

1969年,二汽开始大规模建设,部分从国外进口的超高、超宽、超大型设备,不仅汽车无法运输,就连火车也“捉襟见肘”。同时,建设所需的大批钢材、木材、水泥、砂石及生活物资,主要依靠汉江水路运输。

《郟阳地区水运志》记载:为此,郟阳专署和郟阳军分区联合工程指挥部组织民工400余人,以炸礁、扒滩等手段治理郟县至白河的102公里航段。同时,承担二汽基建任务的“102”土石方团对邓湾码头进行扩建。

二汽早期建设亲历者回忆,扩建过程中,需要搬掉半座山头。为了早日完成施工任务,土石方团采用“洞室爆破”。装药回填时,土石方团全队出动,从外至内传递炸药。因洞矮小狭窄,人员无法站立,洞内多数人都坐在地上,接力把炸药传到洞室,再进行装药和用土回填。

导洞空间狭小,队员们呼吸困难,每班只能维持几十分钟就要换人。但最里面的党员、团员以“换人耽搁时间”为由,坚决不肯出来。经过几十个小时的艰苦奋战,终于在一声巨响中圆满完成了此次任务。



上世纪八九十年代,大量的商品车通过邓湾码头坐船出山。(资料图片)

## 二汽1.2万吨设备进山,创下郟阳水运记录

二汽所需的建设物资运到邓湾码头后,很多情况下要靠工人手拉肩扛。几十吨的重型设备,工人们在其底下垫上圆木,然后几十人喊着号子,像拉纤似地从船上拉到岸上,然后再装车拉到工地。

1969年5月,洪水暴涨,许多钢筋等建筑材料被淹没在邓湾码头附近的洪水中,无法运进十堰,而工地停工待料的报告接连不断地送到总指挥部。一切迫在眉睫。“102”指挥部组织了近万人前往邓湾码头抢运钢筋。

抢运现场,大家8人一组,每组用两部木

质板车捆绑在一起,装上十几米长的钢筋从邓湾码头一路拉至20多公里外的建设工地。当时,拉板车的队伍浩浩荡荡,排出两里多地,场景十分壮观。这次突击抢运回钢材50多吨,及时缓解了施工现场浇灌混凝土的燃眉之急,使二汽建设避免了因待料而停工。

《郟阳地区水运志》记载:1973年,二汽从德国进口的1.2万吨电子数控锻压机,运到武汉拆卸后转至丹江口,过坝后由郟阳地区航运局船舶安全运抵邓湾码头。此举创造了郟阳地区水运史上最大重件运输记录,为二汽生产作出了贡献。

## 一路舟车劳顿,二汽建设者进山不易

当年,4万名建设者从全国各地汇聚到十堰建设二汽。坐船到达邓湾码头,再辗转抵达十堰城区,是不少人刻骨铭心的记忆。“一条路是从丹江口坐汽车走老白公路到现在的十堰城区,另外就是从丹江口坐船到邓湾码头再来十堰……”二汽早期建设者魏巍告诉记者。

当年,那些坐火车到达丹江火车站的三线建设者,大都从丹江港出发,坐上开往郟县邓湾的小轮船,再奔赴各自的单位。1970年,十几岁的魏巍来到十堰,开始了他的三线建设生涯。魏巍风尘仆仆赶到丹江火车站,在火车站对面的二汽招待所住了一晚。他回

忆道:“进出十堰,基本上都要在这里转车,由于交通不便和天气原因,甚至还待在这里住上几天。”

第二天,他紧接着从丹江港登船。“那时候的小轮船都是木头做的,每条船大约载20个人。小轮船逆江而上,晃悠七八个小时,到邓湾码头下船再坐车进山。”

那时候的船舶虽然简陋,但为乘客提供简单的饭菜。魏巍回忆道,经过大半天的颠簸终于抵达郟县邓湾码头。从码头上岸,再乘坐汽车摇晃几个小时,这才抵达如今的十堰城区。“从丹江港出发,进趟山不容易啊,全程算下来得10个小时以上。”

## 借助汉江水道,东风车运往全国各地

1975年,二汽建成投产,之后汽车产量逐步攀高,点燃了“中国人也能自己造汽车”的工业梦想。上世纪八十年代初,二汽仅靠铁路运输商品车辆已经不能满足市场需要,于是考虑利用汉江水路运输分流运量。

丹江口市航运公司获悉后,主动与二汽联系,阐述水运商品车的优越性、可行性。1983年11月26日,双方达成试运商品汽车的协议。当年12月7日,公司“102”号拖船队装载首批东风140型商品汽车57辆,从丹江口的张家营码头起航,出汉江,入长江,历时8天1359公里,完好无损地到达南京港。

随后,《人民日报》《湖北日报》均刊登了“东风走大江 千里下钟山”的报道。自此,二汽商品汽车成为丹江口市航运公司的一项主

要货源。至1990年,该公司运送到南京、镇江、南昌、武汉的商品汽车累计达22113辆。

1984年,郟县航运公司与二汽签订从郟县邓湾码头承运商品汽车运输合同,首次试运54辆商品汽车至上海也获得成功。同年8月,开始运输商品汽车至上海、南京、武汉、芜湖、长沙等港口,至1990年底,累计运送商品汽车5515辆。

为了协调商品汽车水运业务之间的竞争,两县(市)水运企业成立我省第一家新型水运集团——鄂西北汽车水运集团,正式与二汽签订商品汽车运输合同。由于实行统一计划分配、统一运力调度、统一运价管理,水运商品汽车秩序明显好转,受到二汽和用户的好评。