

古代川江木排

上古时代,川江的先民遭遇洪水时,有的意外抓到水中的树木而获生,意识到树木在水中漂浮不沉,便试着附木渡水。经过漫长岁月的演变,又发现几根树木捆绑在一起,比单根的浮力大、稳定性好。于是,便出现一种称“桴”的小筏子,作为水上交通工具。“桴”用几根树木捆扎而成,也就是最早的木排。

最早较为详细记载的川江木排,与战争分不开。东汉建武九年(33年),割据益州(四川)称帝的公孙述,派遣翼江王田戎、大司徒任满、南郡太守程璜率万余水师,为快速出征,从鱼复(现奉节)乘坐木排、竹筏直出三峡,攻占宜昌、宜都等地,在江上建浮桥断航,以防汉光武帝刘秀的讨伐。三国末期,吴国为抵挡晋武帝司马炎的进攻,在西陵峡的江面设置3根拦江铁索,还在江中暗置上万铁锥。西晋益州刺史王濬命两名副将率千名士兵,从山上砍伐大量的毛竹,制造出几十张竹排,每张排厚5层毛竹,约60米见方,并连成一个整体,然后派水性好的10名士兵在江中操纵。竹排在峡江激流中迅猛漂流,暗置江中的铁锥扎在竹排上被连根拔掉了,士兵又点燃堆放在竹排上的数百根火炬,这些火炬用篾条、枯草、苕麻编织而成,长几十米,粗约3米,饱灌了麻油,顿时江面一片火海,拦江铁索很快被熔断。司马炎灭吴,竹排立下战功。

明永乐四年(1406年),明成祖

朱棣决定迁都北京,始建紫禁城,需要大量木材。川江支流乌江全长1000多公里,流域面积8万多平方公里,两岸生长着上百年甚至几百年的巨树,特别有一种楠木,颜色呈浅橙黄,纹理淡雅,遇雨散发阵阵幽香,做建材几百年不腐不蛀。朱棣先后多次命工部尚书宋礼、监察御史顾佐等官员入川督办采伐事宜,先用人力把树木搬运至山洞小溪,等山洪暴发后冲进乌江,一根根树木顺江流漂放到与川江交汇处的涪州(现涪陵),再收拢聚集,然后每80根捆扎为一个木排,每个排雇水手10名、民工40名,由朝廷派员押运,从川江放排到京杭运河,再北上转运进京。涪州一时成为川江上最大的木材集运港。

明嘉靖、万历年间,竣工后的紫禁城多次失火,一些被焚毁的殿宇需重建,朝廷在涪州设置专门机构督木道,继续督办木材伐运。到了清代,几位皇帝又续建和重建紫禁城,仅乾隆七年(1742年)至嘉庆十三年(1808年)的66年间,先后14次从川黔湘交界的地区采伐楠木、杉木,致使木排几百年一直在川江流放。

明朝的造船业也十分发达,长江中下游官方和民间造船厂达60多家,直属朝廷的南京龙江船厂规模最大,有厂房、工房80多间,工匠2000多名。这些船厂需要大量来自四川的柏木造船,更是多方面促进了川江排运的发展。

民间放排习俗

川江流域有着大片的原始森林,世代居住的山民们靠山吃山,靠水吃水,把一根根树木砍伐后,剔净枝桠节疤,光杆杆从野坡滑运到溪河岸边,并按一定的规格尺寸截成木段,称其为原木。每几十根原木一起,一排横、一排竖,整齐叠放,用短木料打樁头,再拿纤维牢固捆扎,就成为一张张木排。每年农历三四月桃花汛的时候,借助水流,人工把木排运送到支流与川江主航道的交汇处,这个过程叫放排。川江流域崇山峻岭,溪河奔流而出,落差大、水流湍急,非常适合放排。

放排是力气活,一路充满惊险,排工个个身强体壮,又都熟悉水性。每年开排出行的黄道吉日,排佬儿头右手提着锋利的斧头,左手虎口卡住一只大公鸡的翅膀,把鸡头平放在木排前舵的支撑木桩上,“砰”地一斧头斩下去,鸡头落下,血飞溅在舵上、木桩上,以祭拜各路神灵。趁着木桩上的血还没凝固,黏稠,沾上几片鸡毛,可以一路避邪。这一斧头下去,如果鸡头没有利索落下,预示一路会有坎坷,必定十分谨慎地打起精神放排。溪河中随处可见的是石头,最怕途中遇激流撞石而散排,冲走原木拿不到工钱不说,性命有时也难保。开排前,面对岸边的大岩石,排佬儿们还要点香燃烛祭拜一番。

每次开排,总有山里人搭排一道出山,“陈”“程”姓的人随行,因与“沉”谐音,排佬儿头忌讳,就让他临时改个姓,山里人秉性固执,“宁肯卖身也不改姓”,与“沉”谐音的人一般不轻易开口搭排。如果有女人搭排,不能走排首,要从排尾上排。放排人除恪守川江船工的种种禁忌外,格外还多一条:吃饭时绝对不能摸筷子,意味着散排,非常不吉利。

放排的日子充满自然和野性,夜晚来临,在平缓的河滩停排。排佬儿们从岸边砍几节嫩竹筒,在竹筒中间戳个小洞,灌进米和水,用泥巴敷住口子,放到火里煮,饭熟后,破开竹筒,散发着嫩竹的清香。下饭菜去河里找,方法多样。在齐大腿的水中放上竹篓,篓里压几块卵石,不让它浮起来,再拿出油纸包着的鲜猪血,丢进竹篓,一股殷红的水血冒了出来,飘在水面,一会儿,小鱼寻着腥味纷纷往篓子里钻。简单的话,把竹篓安放在奔腾的滩头,要不了多久,篓里就有了几十条小鱼。更简单的办法,随便搬起一块卵石,朝浅水里的石块猛砸下去,扳开总有几条被震昏的小鱼,直接捡进竹篓里。弄来的小鱼剖肚洗净后,选一块比较光滑的大石块,张开贴在上面,在石块周围点燃一堆水湿柴,烤熟小

鱼,蘸上自制的辣椒酱,就着清香的竹筒饭,再来几口老白干,简直是一顿让人直吞口水的野味美餐。

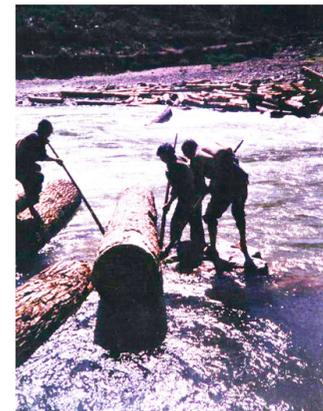
酒醒饭饱,天黑尽了,排佬儿们在山坡地边抱一捆麦秆、稻草,铺开,倒下,一会儿鼾声四起,暂别白天的忧愁与艰险。



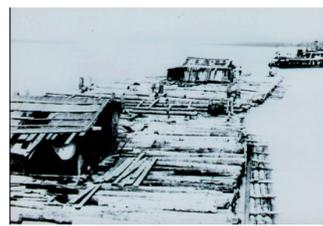
20世纪80年代川江出川拖排。



扎排。



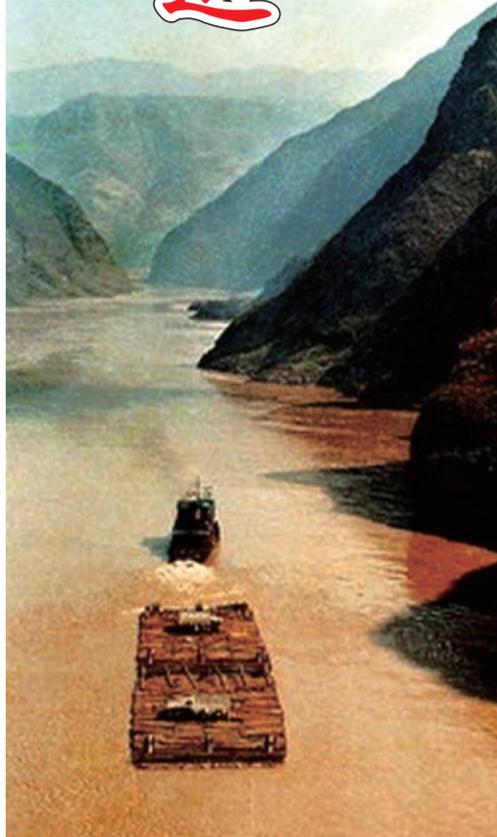
赶漂人。



由轮船拖运至武汉的木排。

古老而远去的川江排运

陶灵



航行中的拖排。

川江支流放排,木排捆扎时排面平整,排工走在上面才不碍脚,排底要光滑,漂流时遇浅滩不卡挂。木排的材积,根据河道宽窄、弯曲尺度以及滩险情况而定,一般为几十立方米,通航能力强的河道可达100多立方米。木排分别设有前舵后舵,漂流时把握航向,急流滩险中全靠把舵的功夫,在水流平缓的河段,要用橈划水、篙撑行,木排才可前进。

支流漂放到与主航道交汇处的木排,重新捆扎后方可继续放排。川江航道暗礁密布,明岩林立,行船也多,木排往往因无法控制而造成散架流失,放排工和江上行船的安全受到威胁。重新扎排时,每个排节尽量选用长度和直径差不多的原木,用木楔和横木加牢,细一点的原木扎成的排节,放在前端作排头,转向灵活。川江放排一般分段放流,每到一段加固后,再继续下段航程,但这样仍不能避免木排遭遇礁石和险滩而散架,沿江派有专人打捞散落江中的原木。那个时候,下川江一带的江面常有散木漂流,除了沿岸国营木材公司去打捞外,竟无人去捡,因为都明白那是国家财产。20世纪80年代,江津木材站建造了5艘小机动船,专门打捞江上木排散落的漂木,名为清漂。

有一次,一个手持“丫脚子”(放排专用的撑杆)的川江排工站在排头,突然一个浪头打来,木排倾斜,一下子掉进江里,并迅速冲入了急流,衣服又被江中的礁石撕破。此时木排已漂远,排工奋力游上岸,干脆脱下碍事的烂衣烂裤,也顾不得害臊了,裸身穿过江边的街道,从岸上抄近路追赶木排。街上的行人突然在大白天看见一个

从前,川江支流原始森林的伐木场,将树木砍伐后运至溪河岸边,每几十根一起横竖整齐排叠,用纤维牢固捆扎,就成了木排,再借助水流,用人力运送到川江沿岸的目的,这叫放排,称为排运,是一种原始、简便、经济的运输方式。

后来木排改用钢缆绳和机械捆扎,由轮船拖运,称拖排,逐步取代了人工放排。再后来,拖排也退出了川江。



川江支流上收漂后。

“漂二哥”和“排佬儿”

川江一二级支流的上游河道和一些溪涧不能通航,那些原始森林的大型伐木场,每年砍伐树木几十上百万根,原木可以直接投入河道自由漂流,成千上万根密密麻麻的原木漂满河面,像赶走一群群山羊,俗称“赶羊漂流”。但时常因河道中的浅滩、岩石阻挡,漂流的原木容易搁浅,从农历五月至十月的漂放季节,河道沿途有人手持撬棍,挪开搁浅的原木,重回水道,水深的河道,划着橡皮船才能上去挪撬。有时候搁浅的原木多了,堆积成巨大的木垛,要爬上去拿撬棍撬、绳子拉,费时几天,甚至半月之久才能解拆。实在太大的木垛,人工无能为力,要靠爆破拆解。这些撬木人俗称“赶漂人”,一般俗称“漂二哥”。河道下游有船通行不能赶漂,便设“羊圈”(贮木场)收漂,把原木捆扎成一张张木排,继续放排到与川江的交汇处。

漂二哥们在崇山峻岭中的溪河赶羊漂流,吃住都在沿岸的窝棚里,岸边的岩洞冬暖夏凉,却是漂二哥头儿的“豪宅”。有一年放漂季节,一位年轻漂二哥娶媳妇儿,头儿让出了他独住的唯一的岩洞,给他俩当新房,并说:“你这姑娘看得起漂二哥,我这老头子给你叩头了。”他的话音刚落,身后的漂二哥已齐刷刷地跪下一大片。这时,一位平时吝啬得让人看不起的单身老漂二哥,抖抖颤颤地捧着一包积攒了很久的盐巴,送给新娘,想摸摸她的手。那双跟老树皮一样粗糙的手掌,擦得新娘白嫩嫩的手背钻心痛。盐巴来自山外很不易,最后又回到了老漂二哥手里。

漂二哥和排佬儿常年赤脚浸泡水中,有的脚趾间溃烂不堪,痒痛难忍。夜晚休息的时候,他们在岸边挖一个土坑,放进木渣燃烧,火力正旺时,用打湿水的麻袋盖上焖焐,冒

出腾腾热气,便伸脚放在上面薰,当作中医的灸疗。痒痛稍解后,第二天好继续放排、赶漂。

支流放排到了川江入口处的贮木场,排佬儿就打道回府了。川江主航道漂放的木排,由排佬儿一程一程送到川外沿岸买主约定的交货地点。结了工钱,排佬儿全靠步行回四川,一路上时常夜宿岩洞,渴了喝口江河水,饿了偷吃地里的红苕、洋芋或没成熟的胡豆、豌豆等一切可填肚子的东西。支流排工步行几天,最多十来天或一个月就到家了,川江排佬儿从武汉、沙市、宜昌一带回家,要走几个月,甚至半年。开始大家是一块走,途中由于各种变故,往往走散了,在路上了生病,客死异乡也无人知晓。

有一首川江民谣,恰如其分地再现了这种景象:“去时哟嗨哟,转来岩洞歇,没有铺盖盖,扯把黄荆叶,没有枕头睡,石板都要得。”



拖排在三峡中航行。

现代川江排运

全裸的男人奔跑,以为是遇到了“疯子”(精神病人),纷纷让道、躲避。终于在下游的一个回水沱,排工把木排拦截住了,这才如释重负地躺在沙滩上歇会儿气,很久都没有动弹一下。

1957年上半年,长江航运管理局重庆分局与四川省森林工业局协商,试用货轮拖运木排。经过技术人员对扎排和航行编队的研究,7月10日,功率为400匹马力的新型拖轮生险号,从宜宾试拖一只长84米、宽16米,约900立方米的木排,历时3天,安全抵达重庆,开创了川江轮船拖运木排之端。轮船拖排比人工放排材积增加6倍多,航行时间减少5至7天。接着又试拖几次,材积增加到1300多立方米,积累了一定的拖排经验。当年12月,航线延至宜昌,拖运一只材积600立方米的木排,成功穿越三峡天险。途中,木排曾出现排首钻水、排尾扫边(转弯时木排尾部擦到岸边)和拉断连结缆绳的状况,船队技术人员和船员全力及时进行抢险,终获成功。

1958年11月,功率为2000匹马力的大型拖轮长江2006号,从重庆拖运一只材积为1614立方米的木排,顺利抵达宜昌,创造了川江大型拖轮拖运木排的纪录。最终,川江拖排材积达到2500至3000多立方米,从拖一只排到拖双排,甚至拖三排,还实现了拖排夜航的目标,航线最远到达了上海,轮船拖排逐步取代了原始的川

江人工放排。

捆扎轮船拖排时必须用竹纤维加钢缆绳扎牢,排体有足够的强度承受能力。川江上一座大桥白沙沱铁路桥新建后,拖排材积有了规范,一般为1800至2200立方米,规模控制在长55米,宽23米,吃水3米以内。每只拖排配有四五个放排工,排的四角白天插着小红旗,夜航时各挂一盏马灯,以作警示。在控制航道,如果遇上水轮船,信号台会安排木排先行,轮船在控制航道外稍宽的江面候让。



人工放排。