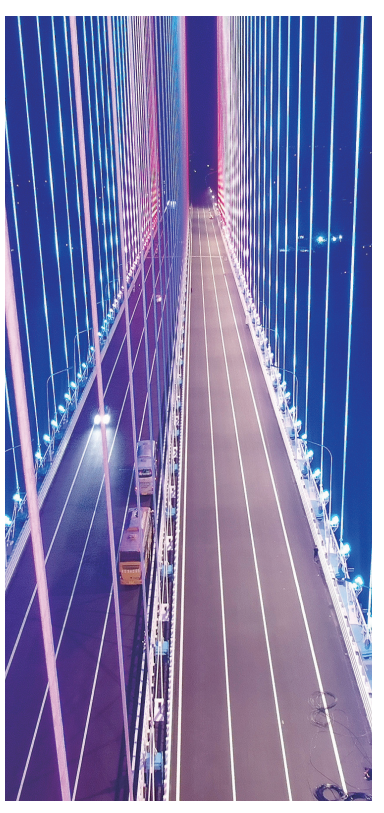




如果把6年的大桥建设比作一部年代剧,那么这部剧无论从投资还是场面上都堪称大制作。各个部门有分工、有协作,合力完成了一部史诗作品。

一部良心剧离不开两样因素:好的剧本和好的演员。6年时间的精心打磨,足够让一个剧本立体饱满起来。而这部戏最为可贵的是诸多参演的演员,他们无论“咖位”大小,一律不计戏份、不计报酬,凭着自己的职业操守让大桥建设提前“杀青”;他们用朴实而又接地气的表演让这个大桥故事温情脉脉,充分展示了什么是演员的自我修养。



大桥夜景。 记者许丛军摄

一部大桥戏讲述的温情故事



像爱护眼睛一样守护大桥

“驻守苏通大桥时,我38岁,如今沪苏通大桥通车,我55岁了。”回忆起参与大桥建设的那些日与夜,南通海事局海门海事处四级主办姜新说,最让他骄傲的,是实践了当初立下的“像爱护眼睛一样保护大桥建设”誓言。

主 办
姜 新
南通海事局海门海事处四级



见证桥梁大国迈向桥梁强国

6月17日晚,沪苏通长江公铁大桥首次系统调试灯光。五彩缤纷的灯光,为雨雾中的大桥增添了梦幻般的感觉。看着眼前这一切,大桥二分部项目经理顾

顾 惠 明
大桥二分部项目经理



“江海之子”筑梦“江上长龙”

随着沪苏通长江公铁大桥通车日期的临近,52岁的顾文斌在家乡建桥的日子也进入了“倒计时”。

顾 文 斌
大桥项目一部一分部现场经理



两度上阵 解“巨无霸”挪移难题

2014年,时任南通中远船务船队队长杜俊和他率领的船长团队,为沪苏通长江公铁大桥主桥的基础施工立下了汗马功劳。如今已经退休的他,回忆起与大

杜 俊
大桥主墩水上拖航总指挥

姜新,全国五一劳动奖章获得者,从事海事工作23载,始终扎根一线,恪尽职守。他曾在苏通大桥坚守6年,守护大桥和船舶安全,2015年,主动请缨加入沪苏通长江公铁大桥建设,继续发挥护桥经验。

“沪苏通长江公铁大桥集多个‘世界第一’于一身,建设水域通航环境复杂程度也是世界第一。”姜新至今都对大桥水上安全管理难度记忆犹新,大桥施工水域平均每天船舶流量达2700多艘次,高峰时多达5000多艘次。施工高峰期,每天有千余人水上乘坐交通船上下班,靠着交通船往返于工地和住宿地。“交通船每开一趟要经过狭窄的天生港水道,穿越九圩港砂石市场,途经横港沙临时通道,横越主航道……加上几十艘材料运送船、拖轮、浮吊、大件船往来横穿航道,稍有不慎,就可能发生影响重大的水上突发事件。”

“安全是重中之重,一定要想法子提高安全系数”,姜新心中定下目标。半年多时间内,以他为主的团队,为施工人员开展了6次大规模水上施工安全知识专题培训,数千人受训。他们紧牵大桥水上交通安全的“牛鼻

惠明心情很是激动:“离正式通车日子越来越近了……”为了这一天,顾惠明经历了大桥最艰辛、最关键也是最出彩的施工过程,见证了大桥从蓝图到宏伟建筑的“蝶变”。

2016年3月初,顾惠明从国外帕德玛大桥调任大桥二分部29号墩项目经理。此时,29号墩正进行沉井基础施工,施工技术含量之高,难度之大,国内尚无先例可循。“那个时候,人就像上紧了的发条,根本停不下来,忙不完的活,处理不完的问题。”从施工开始到沉井基础完成,顾惠明没有离开过工地,保持全天候工作状态,和同事们解决5项顶级施工难题,编写施工组织设计2份、专项施工方案30个、工艺验证试验6次、下发通知单290个、绘制图纸260份,圆满完成29号墩沉井修复工作。

经过那次“硬核”考验,大桥后续许多施工难题迎刃而解,2018年12月28日,29号墩主塔合龙;2019年6月26日,29号墩主塔封顶;2019年9月28日,全桥合龙;2020年5月28日,大桥主航道桥荷载试验圆满完成……

6年光阴,他与这座桥朝夕相伴,为之倾注了自己全部的爱。

工程收尾的前几天,顾文斌每天的工作状态还是紧绷着。桥面正在进行亮化工程,栏杆涂装等工序,多家单位同时施工,他的工作内容就是协调管理现场各项同步施工内容,直至交付,是名副其实的现场施工“管家”。早上7点准时上桥,下桥时间却没有数,晚上八九点是常态,中饭就在桥上凑合。晚上回到项目部,他还要把白天的工作再梳理一遍,待办事项、改进事项等一一想好解决办法,才能入睡。

沪苏通长江公铁大桥是顾文斌参加建设的第4座长江大桥,也是参与时间最长、倾注感情最多的一座桥梁。相对于其他参建者而言,他对工程更多了份乡情。“我的家乡南通拥江达海,建桥就要在大江大海上建,我的职业理想就是在家乡建设世界一流大桥!”顾文斌更能体会家乡人跨江融合的深切情感,而这座大桥则给了他实现梦

桥的故事,感言当年指挥大桥主墩水上拖航的事情仍然历历在目。

大桥总设计师高宗余设计了总高度超过百米、横截面积约12个篮球场的沉井基础——第28号墩沉井和第29号墩沉井。作为世界上最大的沉井基础,它们将共同构成大桥主桥的基石。如何把20多层楼高、1.5万吨的“巨无霸”运到5.9海里以外的桥址?业内人士不约而同地想到了杜俊。

作为南通首批4位高级船长之一,杜俊有着一手神奇的船舶操纵技术,其水上拖带技术以胆大心细见长,曾指挥完成了多个高难度水上装载与卸载。“我从1975年开始从事水上拖运,虽然经验比较丰富,但接到任务时也感到压力颇大。”杜俊说,能为家乡的桥梁建设出谋划策,自己责无旁贷。作为28号墩钢沉井水上拖带方案论证专家组负责人,他全力以赴投入论证,不放过任何一个细节,反复对比各种方案,好中选优推荐了最佳方案,并准备了后备预案。

子”——施工工程船和交通船的准人和和管理,对船舶进行全面检查,指导船方限期纠正,保障船员适任、船舶适航,保障每天千余人的上下班安全。

除了监管,姜新心中也装满牵挂。一天傍晚,江面瞬时风力高达7级,28#主墩的百余名施工人员被困,送餐交通船抗风等级不够,姜新挂念着忙碌了一天饿着肚子的施工人员,风力稍减,他就挺身而出,迅速和同事乘艇将一百余份快餐送到工人手中。

往返于天生港航道一年29万艘次船舶也是姜新的牵挂。大桥天生港航道桥桥墩钢沉井吊装,第一次交通管制12个小时。他和同事对施工方案进行细致研究,还特地向水工专家咨询,优化沉井的驳运方法,进而改进管制方案,使每次交通管制时间从12小时缩短至7小时,为近10万艘船舶节约运输成本达4亿多元。

“亲历苏通大桥从无到有,眼见沪苏通长江公铁大桥让天堑变通途,心中升腾的除了海事人的使命和责任,更有对南通这座城市的自信和自豪。”姜新动容地说道。

本报记者吴霄云

顾惠明1998年进入中铁大桥局,先后参加过东海大桥、上海长江隧桥、沪宁城际铁路、孟加拉国帕德玛大桥等多个桥梁和高铁项目建设。但他说,印象最深的还是参与建设沪苏通长江公铁大桥。这座全长11072米,主跨1092米,塔高330米的大桥,是国内最大跨度斜拉桥,也是世界上首座跨度超千米的公铁两用斜拉桥。该桥的建设中应用了多项新材料、新工艺、新装备,达到世界领先水平。

目前,中国公路桥梁总数超过80万座,铁路桥梁总数超过20万座,成为展示中国改革开放巨大成就的重要符号。作为“交通强国,铁路先行”的亲历者和践行者,顾惠明说:“作为改革开放同龄人,我们这一代建桥人见证了中国从桥梁大国迈向桥梁强国的过程,有幸参加像苏沪通长江公铁大桥这样的超级工程建设,我感到无比自豪。”

本报记者许丛军

想的机会。只是他从没想到,在6年的时间过得这么快,而其间他回家的次数,不超过15次。

桥二代,是顾文斌的另一个身份,这也是他对桥梁怀有特殊情感的源头。1989年,顾文斌参加工作,先后参加了30余座桥梁的施工,包括我国第一座高速铁路长江大桥南京大胜关大桥、安徽铜陵长江大桥和芜湖长江大桥。如今,能够亲手把设计师设计的新结构变为现实,用一技之长为家乡做点力所能及的贡献,顾文斌戏称自己迎来了职业生涯的“高光”时刻。

长江,自古就是难以逾越的天堑。在长江上建桥,要的不仅仅是过硬的桥梁建造技术,更需要坚韧不拔的奋斗精神和不忘初心的报国情怀。在这个创造梦想、见证发展的新时代,一批批像顾文斌一样的建设者,正默默奉献,用智慧和汗水筑梦“江上长龙”。

本报记者朱蓓宁 彭军君

杜俊对大局的精准把握、对细节的精确掌控,获得了各界一致好评,有关部门任命他为水上拖带航行总指挥。经过慎重思考,他暗下决心:一定要把这个前人从未完成的超大件水上拖带做好!

2014年6月22日,在海事部门最高等级的保障下,杜俊率领他的团队,指挥8艘大马力拖轮,在不到3个小时的时间里,一口气完成了第28号墩钢沉井的出坞、转运、抛锚、定位,这次“史上最难拖航作业”为沪苏通长江公铁大桥成功攻克了首个世界级技术难关。10月28日,杜俊和他的团队再度上阵,将29号墩钢沉井浮运到位。

“两次拖运成功,不是我一个人的功劳,是整个团队的辛勤成果。”杜俊说,从那之后无时无刻不在关注着大桥的建设进展,如今终于要通车了,感到十分兴奋和激动:“大桥对南通人而言意义非凡,曾为大桥建设出过一份力,高兴又自豪!”

本报记者刘璐

南通市东方大道599号
小海收费站向西800米
销售热线 8959 9999
售后热线 8959 7777

和星奔驰

南通和
热烈祝贺沪苏通长江