



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  
南通海事局  
姜新  
南  
办  
海  
事  
局  
海  
事  
处  
四  
级

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，每天有千余人在水上乘坐交通船上下班，靠着交通船往返于工地和住宿地。“交通船每开一趟能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

子”——施工工程船和交通船的准入和管理，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。

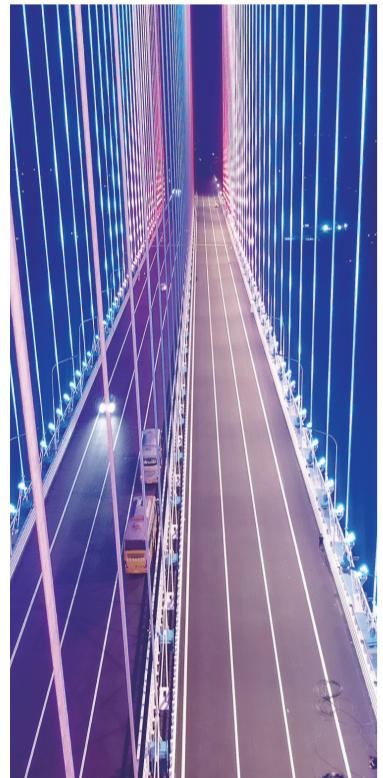
“亲历苏通大桥从无到有，眼见沪苏通长江公铁大桥让天堑变通途，心中升腾的除了海事人的使命和责任，更有对南通这座城市的自信和自豪。”姜新动容地说道。

本报记者吴霄云

# 一部大桥戏讲述的温情故事

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



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惠明心情很是激动：“离正式通车日子越来越近了……”

顾  
大  
桥  
二  
分  
部  
项  
目  
经  
理

为了这一天，顾惠明经历了大桥最艰辛、最关键也是最出色的施工过程，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……



顾  
大  
桥  
项  
目  
部  
一  
分  
部  
现  
场  
经  
理

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



杜俊  
大  
桥  
主  
墩  
水  
上  
拖  
航  
总  
指  
挥

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。

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

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



南通和  
热烈祝贺沪苏通长江