

孝敬老人成为一种风尚、一种传承,通州乐观村——

长寿文化带动长寿经济发展



6月29日,通州区石港镇乐观村45组村民、今年96岁的徐乃昌来到村党群服务中心,找村党总支书记吴建华,说这两天大雨,河里的水快漫到岸上来了,担心对他的住房有影响。

吴建华立即派人查看,发现是涵洞堵塞了。村里迅速组织人员挖掘排涝。第二天一早,徐乃昌到河边一看水位下降了,脸上露出了笑容。

乐观村拥有50个村民小组,户籍人口4538人。其中,百岁老人9位,90至99岁的老人66人,80至89岁的老人268人。长寿老人特别多,于是村一班人决定,借

助新时代文明实践站建设,大力弘扬传统孝道文化,让尊老爱老风气深入人心。

孝敬老人在乐观村成为一种风尚、一种道德、一种传承。34组的李淑出生于1914年,是乐观村目前最年长的老人。老人90岁以后,由两个儿媳轮流赡养。大儿媳感慨说:“我婆婆能活得这么长寿,靠的是世道好、心态好。”

乐观,是乐观村长寿老人的一个共同特点。这些老人不管是经历了多少人生磨难,都对生活充满信心。46组的何刘,一头乌发、牙齿皓白,今年104岁,儿孙满堂。她勤劳一生,是个闲不

住的人,年纪大了仍喜欢四处走动。“现在的日子过得舒心啊,儿女孝顺,给我买了好多吃的,逢年过节东西更是堆成了小山。”老人说着,脸上笑开了花。

在乐观村,有一支以村干部为首的青年志愿服务者队伍,他们建立了一个“乐观互助朋友圈”,共有112人参与。他们定期走访探望百岁老人,为他们提供打扫、清洗、免费理发等志愿服务。村里的党员、村民组长、党小组长主动为老年人代办事务,组织村医定期为老人检查身体。

乐观村设有《善行义举榜》,里边有爱岗敬业的好党员朱建顺、守护小村整洁的吴志杰等,还专门开设了防疫专栏,宣传乐观村青年志愿者突击队的事迹。

在党群服务中心,最引人注目的是文明新风积分墙,上面有正面和负面清单,全年积分作为年终“星级文明户”评选的依据。积分每季度公布一次。

目前,在弘扬长寿文化的基础上,开

始探索发展长寿经济。“乐观米酒,自酿自饮,深得群众喜爱。”吴建华笑着说,“34组107岁老人李淑姑娘每天都能喝上半碗,可以做村里乐观米酒的代言人。”

乐观村是一个传统的生态农业村,种植水稻、小麦、油菜为主,正在打造长寿优质农副 products 基地,培育品牌。目前,村里种植优质水稻4619亩,占耕地的82%;两个果园,种植品种为黄金美人的黄桃118亩;1000多亩生态林下,可年养20万多只草鸡,目前仅养了一成。还有大棚蔬菜、草莓、猕猴桃等绿色果蔬。据统计,2019年村预算外收入达到156万元,农民人均纯收入2.2万多元。

田野宁静、河水清幽,民风淳朴、环境宜人。吴建华说,村里正在搞民宿,让更多的城里人来感受长寿文化的魅力,从而带动长寿经济的发展,让村民生活更富裕、心态更乐观。

本报记者 赵勇进
本报通讯员 王震宇 王佳慧 冯金林

向“南”通,我们一起见证历史

(上接A1版)“我们终于可以在家门口坐上火车跨越长江直奔苏南直达上海啦!”成千上万的市民涌向南通西站,和首发列车一起感受交通改变生活的盛况。期待已久的旅客早早起来,在西站广场上流连驻足,在纪念通车背景板前拍照留念,在购票设施前尽情体验……南通电视台退休的资深记者张建平手握相机,边走边拍,作为一名老新闻工作者,他不愿错过沪苏通铁路开通这一历史性时刻。“1968年南京长江大桥通车,我在现场,今天我仍然在现场,新闻人的职业自觉融入骨髓。”张建平笑着说,希望还能有机会见证南通建成“轨道上的机场”。候车大厅里坐着的田卫红是张家港人,早晨经由通沙汽渡来通办事,她多次从轮渡上遥望大桥,今天终于要车行桥上,言语中满是激动。

“大家快来看呀,这个车站一看就是我们南通的。蓝印花布为基调,海安花鼓、江风海韵、双凤呈祥为主题,处处充满地方文化气息……”南通市妇幼保健院离退休支部的洪明宪领着一帮老党员来此开展主题党日,其中年龄最大的老同志八十多岁,参观过程中竟快乐得像个孩子。如皋侨之声合唱团的团长冯璐清晨六点半出发,赶来西站参加广场上的群众文艺大联欢。72岁的她毫无倦色,“我是打心眼里高兴呀,每年要去澳大利亚探亲,有了直通上海的铁路去浦东机场更方便!”

正如冯璐所言,沪苏通铁路是一条惠民之路、发展之路、融合之路、开放之路,是南通交通发展的一个里程碑,更是南通交通跨越发展的新起点。11时28分,C3839次列车启动,驶向远方,彻底改变“向南铁路不通”的交通瓶颈。在站台上目送列车的人群中,身着工作服的李明百感交集。他是中铁建工南通西站项目部商务经理,在此奋战了一年多,眼见车站从无到有,开通前夕更是忙到通宵达旦。李明手上握着一张首发列车的车票,虽然没有使用,但他视若珍宝。“特意在网上抢票抢到的,留作纪念,证明我曾经为南通流过汗、出过力!”西站交付,李明终于可以休息一下了,他当天下午开车返回无锡老家,第一次经由锡通高速、沪苏通长江公铁大桥回家,距离缩短了近一半,仅用一个小时就轻松实现了“双城生活”。

本报记者 朱蓓宁 朱文君 彭军君

沪苏通大桥“名片”揭开面纱

(上接A1版)

值得一提的是,南通市主题浮雕设计以濠河景观带为蓝本,荟萃“近代第一城”之钟楼、文峰塔、南通博物苑等标志性建筑以及部分代表性人文景观,体现了独特的江海文化,从而彰显出一座极富魅力的生态之城、活力之城。而张家港市主题图案融合长江风情、鉴真东渡、张家港精神等城市标志性符号,截取长江、港口、帆船、永庆寺、暨阳塔等具象元素,勾勒出生机勃勃的城市风貌。

都说铭牌是大桥的专属“名片”,这张镌刻着南通人“逐梦江海”理想与抱负的崭新名片,也必将成为服务“轨道上的长三角”的又一处时代印记。

推动新一代信息技术产业提升 苏锡通园区智能制造专场招商会在沪举行

本报讯(记者吴青云)6月30日,由苏锡通科技产业园区主办,南通国匠众创空间承办的中国芯片产业的机遇与挑战线下研讨会——苏锡通科技产业园区智能制造专场在上海成功举行。

据悉,本次活动围绕“中国芯片产业的机遇与挑战”主题,旨在加强上海及周边各市优质智能芯片、电子信息相关企业对苏锡通科技产业园区的区域优势、投资环境、产业政策的了解,促进各方的发展与合作。同时,与会嘉宾也深度探讨了新时期下智能芯片、新一代信息通信产业的机遇与挑战,把脉未来市场热点应用技术与产业发展,大力推动新一代信息技术产业的培育和提升。

从苏通到沪苏通,两座跨江大桥的变与不变

在长江澄通河段,现在已经有两座大桥:位于徐六泾桥位的苏通长江公路大桥和位于五接-芦泾桥位(即常说的“锡通通道”)的沪苏通长江公铁大桥。前者开工于2002年,竣工于2008年;后者开工于2014年,竣工于2020年。

两座大桥拥有诸多共同点:它们创造了震撼世界的跨越,都是主跨超过千米的斜拉桥,都圆了南通人跨越长江天堑的千年梦想,都实现了中国沿海黄金大通道的跨江牵手,都为构建长三角城市群发挥了重要的作用。它们也都在通车之际,收获了举世公认的赞叹:苏通大桥被时任科技部部长的徐冠华院士誉为“中国自主创新的一面旗帜”,沪苏通大桥被中国铁道学会理事长卢春房院士赞为“人类实现了高速铁路条件下跨越能力的又一次突破”。

两座在世界桥梁史上占有重要地位的大桥,究竟有何不同呢?按照大桥建设的基础、架梁、调缆而言,两座大桥主要有三个方面的不同。苏通大桥的主塔以群桩为基础,南北两个主塔分别拥有131根群桩,每一根群桩都必须现场灌注,基础施工时要进行较长时间的

交通管制,对长江黄金水道通航产生了不可避免的影响;沪苏通大桥的主塔以沉井为基础,钢沉井在船舶与海工企业的巨型船坞里预制,以水上浮运到桥址,进行定位、吸泥、下沉到预定位置。这种“工厂化生产+现场安装”的方式,相比过去的现场建造,可以立体交叉作业,提高效率,把因施工对长江航运和环境影响减到最小。在沪苏通长江公铁大桥开工的2014年当年,便完成了南北两个主塔基础的相关制造与安装,这在“群桩时代”是不可想象的。

在主桥架设钢梁方面,苏通大桥的钢梁是箱梁,一种超薄型箱梁,且采用了风嘴设计,可以有效缓解徐六泾风浪区强劲的风力对大桥本身的冲击,首度实现斜拉桥的千米跨越。沪苏通大桥的钢梁采用了新型的钢箱与钢桁的组合,做到了上层跑汽车,为双向六车道高速公路;下层跑火车,为四线铁路。沪苏通大桥的建设者在研究了国内外钢梁制造架设的基础上,提出了大节段整体焊接制造、整体运输架设的新工艺,节段间采用栓焊混合连接方式,高栓用量的大幅增长,减少了现场安装工程量,保证了钢梁

质量的同时,也减少了高栓延迟断裂对高铁行车带来的安全隐患,极大促进了钢梁制造和架设技术的进步。

作为斜拉桥,索缆是两座大桥最主要的受力结构。苏通大桥采用1770兆帕的斜拉索,是当时强度最高的斜拉索,凝聚着中国钢铁企业对桥梁跨越的技术支持。沪苏通长江公铁大桥采用2000兆帕斜拉索,就材料而言,这个斜拉索比1770兆帕的斜拉索提升了三代,这也是该产品在世界范围内首次研发成功并进行工程应用,就斜拉索的结构而言,它采用三索面,即在上游侧、下游侧中间增加了一个中索面。这也使得它的承载能力更强,如果把铁路桥面的荷载换算为公路荷载,它相当于48车道的高速公路,总荷载远远大于双向6车道的高速公路。在斜拉索索力调整阶段,是一个牵一发而动全身的阶段,苏通大桥经过了复杂的索力调整和计算,时间也格外漫长;沪苏通长江公铁大桥的斜拉索作用借助了新型人工智能技术,全桥432根斜拉索,每一根都经过了两次调整,调整时间大大缩小,最终,全桥的线型精准地达到了设计要求。

两座大桥对桥面铺装要求都很高,都要求在钢桥面上铺装沥青混凝土,都要求时速100公里的疾驰的汽车能在规定的距离内刹车。两座大桥都采用了中国自己的沥青摊铺技术。不同的是,苏通大桥主桥在首次摊铺时使用了进口沥青;时隔12年后,沪苏通长江公铁大桥采用了“中国技术+中国沥青”的组合。

就南通元素而言,在整个设计与施工过程中,南通方面对苏通大桥的贡献主体集中于前期,施工阶段主要是由中国桥梁国家队大显身手。就沪苏通长江公铁大桥而言,南通队的贡献几乎涵盖了大桥施工的全过程。从前期开始,到巨型沉井基础的制造与运输,先进的Q500桥用钢梁、架梁所用的4台1800吨架梁吊机,到最后的沥青混凝土摊铺,无一不是南通队与国家队共同努力的结果。

两座大桥,时隔十二年,从一个侧面折射出中国由世界桥梁大国向桥梁强国的跨越。正如中国科学院院士、同济大学教授孙钧所说的,从1088米到1092米,不要小看了这4米,新材料、新装备、新工艺更多,技术含量更高,是一座新的丰碑。

本报记者 朱晖斌 朱蓓宁 彭军君

高速高铁奔驰江海 南通建设者代表见证历史时刻

本报讯(记者蒋娇娇 实习生戴毓 顾洛瑜)昨日,在沪苏通长江公铁大桥通车、沪苏通铁路运营的当天,本报联合南通之星奔驰举办了一场“高速高铁奔驰江海”全媒体新闻活动,沪苏通大桥建设者、南通高铁地铁、新南通建设者以及奔驰车友近100人共乘24辆奔驰车,

参观南通西站,驰越沪苏通大桥,体验沪苏通长江公铁大桥带来的交通便捷,享受南通正式进入高铁高速奔驰时代。

创下多个世界第一的沪苏通长江公铁大桥跨度达到“千米级”,标志着世界公铁斜拉桥技术进入“中国时代”。奔驰汽车,作为汽车行业的杰出代表,

其“南通之星”的工作人员对“千米级”大国工匠们创造多项世界第一的精湛技艺和认真态度非常敬佩。这次活动特地组织向他们学习传承,并请相关人员现身介绍。

中国中铁南通轨道交通1号线03标总包部副总经理李国鹏是受邀的新

南通建设者,当车辆行驶在大桥上,他激动地表示:“今天切身感受到了沪苏通大桥雄伟气势,中国中铁作为基础设施建设的领军企业,愿意深度参与到南通建设的方方面面,愿意为南通的发展贡献自己的力量,也愿意跟随南通市民一起见证和创造一项奇迹。”

