
魏村枢纽扩容改建工程

水知道答案

——中建筑港苏皖区域船闸建设纪实

中建筑港承建的淮阴二号船闸恢复通航那天，闸门缓缓打开，上游来水涌入闸室，直到内外水位差归零，一艘艘货轮平稳驶入。观礼平台上，一位建设者驻足凝视，打开手机，画面是两年前老闸破损的旧照。两年间，项目团队见证了这座服役三十余年的老闸“破茧重生”。

此刻，水不言语，却给出最诚实的评价，留下的也是中建筑港建设者在苏皖船闸群上关于坚守、传承的群像记忆。

将时间指针拨回十几年前，那时，筑港人初次进入苏皖市场。从施桥三线船闸到下坝船闸，再到运东船闸、宝应船闸、前黄船闸和汊河船闸，中建筑港一步步占据京杭运河江苏段船闸市场的半壁江山。如今，当镜头聚焦苏皖大地，这份十数年的深厚积淀，正是建设者们向水而生、向难而行的底气所在。

与水争先

建设者的第一步，是从水里“抢”出空间。

枞阳船闸是引江济淮工程的西线起点。但施工现场淤泥质土层厚达几十米，受压后容易下沉、变形，而且土层还含有大量水分，钻头向下钻进十几米，就被淤泥裹住；注入水泥浆又很快被地下水稀释、冲散，搅拌桩始终无法达到设计深度。这是刚参加工作的陈鹏伊遇到的第一个难题，师父带着他蹲在桩机旁看了三天，“单方向搅拌，水和浆顺同一方向跑，永远拌不匀。如果钻头正反转，把水和浆揉在一起呢？”经过反复调试和现场试验，项目团队开创性采用双向水泥搅拌桩施工工艺，在软土中筑起“铜墙铁壁”。

在皖北，沱浍河航道临涣船闸是打通豫皖两省水运通道的最后一道“卡脖子”工程。这里水流湍急，在流经廊道急转弯处时会形成漩涡，同时水中气泡的骤然破裂、水压的急剧变化，都会给廊道带来强烈冲击和侵蚀。为解决这一问题，项目总工潘梦阳带领团队发明了钢砼结合处保护装置、钢护面快速整形装置等“神器”，减轻了水流对廊道的震动破坏。测试时潘梦阳坐在基坑旁，泥水灌进雨靴，那一刻他明白，与水争，不是战胜它，而是要顺应水流规律，让工程经得住冲刷。


兆河船闸

与水共生

当建设者从“与水争先”转向“与水共生”，故事的另一面，才缓缓展开。

枞阳船闸所属的菜子湖沿线，是国家重要湿地保护区，白头鹤、东方白鹳等珍禽在此栖息。工程建设需抬高水位一米多，将淹没滩涂水草，减少候鸟食物源。项目团队再三论证，加大增殖放流站建设，在航道两侧大规模种植草皮，加快河道清淤，为候鸟“让路”、为鱼类“修路”。如今，水绿相依、鱼鸟齐欢的生态美景依然如初。

在响水船闸，项目团队利用工程弃土方改良土壤，在灌河沿岸种下2000余株耐水湿乔木和灌木。如今，一条约10公里的绿色生态廊道沿河展开，岸坡草深齐膝，飞鸟翔集。负责岸坡绿化的老张已前往盐阜船闸项目，临走前沿河岸拍了一张照片发给同事：“咱们种的树，比我高一头了。”照片里，船闸与岸绿、清水与飞鸟融在一起，这是没写进技术总结的成就，却最让人难忘。


枞阳船闸项目

以水为尺

船闸建成，水重新归来。它不再是被阻挡的对象，而是最终的验收官。

兆河船闸是引江济淮八大枢纽之一，也是巢湖境内的一条“水上高速公路”。技术员吴昕昊撤场前，阳光从西向东斜射在闸墙上，他沿着闸室缓步前行，不见其他，只看见一道道浅浅的青灰色水痕线高低错落，他心中了然，这座与长江科学院合作的精品船闸，通过布设混凝土温度监控系统，裂缝数量果然远低于同类工程。此刻，水在墙面上留下的刻度，正是对它品质的最真诚评价。

魏村枢纽是江苏常州通江达海的“最后一公里”。首席质量官郭善义长期驻守德胜河畔，女儿画了一幅画寄到工地：一条河，一座闸，一个人站在船上。他打电话问：“这是爸爸吗？”女儿说：“不是，那是船长。爸爸在建设船闸。”天南海北，总有女儿牵挂，他把牵挂化为品质追求，带领团队全国首次开展船闸混凝土耐久性系统理论研究，实现船闸主体大体积混凝土无裂缝，为百年船闸工程夯实基础。通航后，无裂缝墙面的水痕均匀细腻，像女儿笔下的波浪。他知道，这是水最满意的批注。

从与水争先到以水为尺，是中建筑港船闸建设沉淀的智慧。就像承建的京杭运河施桥三线船闸工程一样，从斩获“琼花杯”“扬子杯”到“全国水运交通优质工程奖”“国家优质工程奖”，成为改革开放以来江苏省首个获得中央、地方“大满贯”的水运工程。这些荣誉，是水年复一年的检验给出的答案。

大江东去，浪花淘尽，淘不掉的是一座座船闸在水下的根基，是一代代筑港人与水对话时的智慧。水知道答案，而答案，正写在每一道均匀的水痕里，写在每一条为鱼鸟让出的通道里，写在每一艘顺利过闸的船影里。答案没有尽头，因为筑港人的航程，还在继续。（朱崇阳）

欢迎订阅
2027年度《安徽经济报》
全年定价：324元
全国公开发行
国内统一连续出版物号：CN 34-0022
邮发代号：25-33