

太平北路二十多棵水杉病得不轻

■市民担心是绿化改造跟地铁施工影响了这些树的生机

■专家称通过打点滴、喷灌等措施,这些树明年春天还能发芽

太平北路是南京最早的景观路之一,在南京人的心目中,马路两边高大挺拔的水杉树是太平北路的一个标志。太平北路珠江路至文昌桥路段正在进行地铁施工,不少细心的市民发现,工地两边有二十多棵水杉树叶大面积脱落,有的树上几乎看不到几片树叶了,这些水杉树是不是已经死了?昨天,负责该路段水杉维护工作的南京师范大学教授杨启银回应称,这些水杉仍然成活,科研小组已经采取了铺防护膜、打点滴、喷灌等措施对这些水杉进行养护。

□实习生 毕霄杰 快报记者 顾元森 文/摄

现状

二十多棵水杉树叶几乎掉光

昨天上午,记者沿太平北路从珠江路到文昌桥,走了一个来回,看到路两边绝大部分水杉树长势良好,但有二十多棵水杉树叶脱落比较严重,其中有的水杉树叶几乎全部掉光。

记者注意到,靠近珠江路路口有一棵水杉树的叶子几乎全部落光,而旁边的树木仍然枝叶茂盛。在太平北路118号门口的三棵水杉中,有一棵水杉树的树叶已经全部落光,只剩下光秃秃的树干,附近居民觉得很可惜:“前段时间绿化带改造,原先三四米宽的绿化带被改造得还不到一米宽,现在这里是地铁施工,是不是施工导致叶子脱落呀?”

在文昌桥南面路东侧,有12棵水杉树的树叶几乎全部掉光,只有顶端的一些枯叶在风中摇曳,与路西侧满树绿叶的成排水杉形成了鲜明对比。这些水杉树上打起了点滴,每棵树上都挂着两个输液袋,输液袋上挂着两个小针管,针管插入树干内,绿色输液袋正面写着“盛泉大树活得快”。“这些水杉树到现在已经有半个世纪了。不知道这些掉光叶子水杉还能不能活过来,如果到明年春天还不能重新发芽的话,估计这些树就死了。”附近居民肖先生很担心。

疑问1 施工前是否考虑到水杉的保护?



地铁浮桥站工地旁的水杉,叶子落光

南京市城管局绿化处负责人李铭告诉记者,其实地铁浮桥站原先的设计、施工方案并不是现在的样子,按照原来的建设计划,地铁浮桥站设在珍珠河畔,后来这种方案在论证时被推翻了,原因就是这种方案会破坏大量水杉树,因为珍珠河畔一线有三到四排水杉树,数量有几百棵,如果按照原有方案施工,这些水杉都保不住,因此原来的施工方案做了变更,地铁浮桥站改到了太平北路快车道地下,这样一来,珍珠河畔的大量水杉不受影响,但因地铁施工需要,太平北路快车道需要拓宽,原先的绿化带因施工变窄,虽然这对水杉会有一些影响,但这已经是

对水杉伤害最小的方案了。

昨天下午,记者联系了南京地铁总公司,有关人士称,对于地铁三号线浮桥站水杉的保护工作,早在今年10月份地铁工地进行开挖前,地铁总公司就委托五六家机构对地铁站周围的水杉树保护做方案,之后专家对各个方案进行遴选,最后选中南师大生命科学学院杨启银教授带领的科研小组,对这些水杉的保护制定了详细方案,并做了具体措施,之所以选择杨启银教授的方案,因为他所做的方案在候选方案中是最好的,保护措施切实可行。另外杨启银教授在树木养护、培植方面有丰富的经验,在业界有很高的声誉。

疑问2 落叶严重,这些水杉还活着吗?

李铭告诉记者,对于地铁浮桥站的水杉保护问题,绿化部门一直很关注,对少部分水杉落叶严重的情况也是清楚的,绿化部门也多次到现场查看这些水杉的保护情况,从目前来看,这些水杉的生长情况是正常的,这些水杉仍然是成活的。

杨启银告诉记者,水杉的根茎没有梧桐树那么深,一般只能伸出去三四米,地铁开挖施工对

大部分水杉根系并不能造成伤害。

至于有些水杉为什么落叶严重,这是因为地铁施工前,太平北路进行了道路拓宽、移走路灯、绿化带变窄等方面施工,这改变了水杉的生长环境,伤害了浅表根,引发水杉水分和营养流失,再加上今年秋季比较干燥,导致树叶脱落。

杨启银表示,“为了加强对

落叶严重的水杉树的营养,我们在树上挂了两个营养袋,每袋营养液要滴一周到半个月,根据树的吸收状况不等,工作人员每天还会浇水,并进行施肥,这样落叶的水杉可以慢慢焕发生机,科研小组每天都会有人巡查这些水杉,目前看来这些水杉根系没有受到大的破坏,通过工作人员的努力,让这些水杉来年春天正常发芽是能做到的。”

疑问3

如何确保这些树都能成活?



脱叶严重的水杉正在“打点滴”

杨启银教授称,科研小组制定了详细的保护方案,并采取了多项措施,以确保水杉树不会因地地铁施工受到损害。工作人员对工地两侧的水杉树都安装了喷灌、地灌装置,“树上那根10米长的水管是用来浇灌的,有时水压不够,地灌无法满足水杉的水分需求,工作人员会进行人工补充浇灌。”

杨启银专门成立了6个人组成的科研小组,今年7月份就着手做养护工作。除了输营养液、补充水分外,科研小组还在地铁开挖工地的地下做了防渗膜,“目的就是防止混凝土、沥青等物质渗入水杉生长的土壤,保护根部不受损害。”

杨启银介绍,科研小组对地铁浮桥站周围的水杉进行了分类,如出现问题的和未出现问题的、高龄树龄低树龄的,分别进行记录和保护,工作人员每天都会到现场,对落叶严重、叶子枯黄的树的情况、天气情况、浇灌情况及地铁工程施工情况,都会进行记录,根据这些信息,科研小组还会定期小结,对不同的水杉树随时调整保护措施。

快报记者在板桥汽渡上“夜班”

不能开灯 夜里开船需要“火眼金睛”

回到原点
快报记者在基层 48

随着一座座跨江大桥、隧道的建成,轮渡、汽渡就慢慢地边缘化了。虽然沦为“配角”,但板桥汽渡依旧“兢兢业业”,保证每辆车10分钟内过江。也许正是这份执着,暂别辉煌的它又变得热闹起来,目前日车流量已达2000多辆,而且成为众多驴友的新宠。昨天夜里,我来到板桥汽渡,和他们一起上夜班,没想到辛苦的背后还藏着许多鲜为人知的秘密。

□快报记者 毛丽萍

没灯光 需要“摸黑”开

昨天22:00,长江上船来船往,“呜……”一声长长的汽笛声响起。“板桥汽渡5号,由南向北过江,穿越主航道,请上下水船保持联系,注意避让。”“老大”(船长)的声音在空旷的江面上回荡。

板桥汽渡5号起航了,走进驾驶室,我却被吓了一跳,掌舵的“老大”居然不是摸着一个方向盘,而是一手一个。“开船与开车完全不一样,船不要灯,不能打灯,刺眼,折射在江面上容易色盲……”“老大”张来宾已是老水手了,开了二十多年的船,从开小拖船到现在的汽渡,“脚是用不上的,全靠两只手……”我的眼里只有惊讶,他的

两只手动作并不一样,“呵,两个方向盘的功能是不一样的,肯定动作也要不同。”

江面跟驾驶室都黑乎乎的,盯着看了一会,我的眼睛就觉得疲倦了,可是问及“老大”感受,他笑了,“不会,习惯了,一点都不困,我们上4小时必须休息2小时。”他说,可能是开船远眺的原因,他的视力非常好,今年已经47岁了,可是视力还是1.5。

在驾驶室里,其实除了“老大”,还有一名水手,板桥汽渡处长助理黄成义告诉我,他的主要任务是瞭望,“‘老大’开船时,主要靠眼睛,雷达辅助,有时水手也会帮助提醒。”

要谨慎 水上也有“碰瓷”

船行驶不久,一只驳船用对讲机跟汽渡“打招呼”,“老大”让其闪下灯,然后商量好让谁先走。张来宾告诉我,船没有刹,只能倒,“我们这艘汽渡有两套操作系统,可以原地360度转弯……比较先进。”

车有车语,那船有没有船语呢,黄成义表示当然有:“闪光灯、信号灯就是。”他说,灯光就是船舶身份的像征,通过灯光就可以识别出什么样的船,是大船还是小船,江船还是海船……“你

看,刚刚打招呼的那艘船一端有上下两盏灯,就证明那船的发动机在那端,船头还有一盏灯则告诉你船身长度。”他还透露,板桥汽渡船只雷达旁边都有两盏绿灯,显示的信息则是告诉过江船只这是一艘横穿长江的船。

不过,与开车一样,开船也会遇到“碰瓷”的:“什么样的人都有,以前碰到过这种情况,比如说他本来就是破船,按照规定,我们的船必须避让直航船,如果发生碰撞,我们的船要负主要责任。”

有乐趣 偶尔能捡到鱼

常年“行走”在长江上,面对的是来往的船只,是不是有些厌倦?张来宾笑了,他永远都不腻眼前的江景。

曾经开了十几年船的黄成义也有一种割舍不掉的情结:“上了船睡觉特别踏实,浪涛就像催眠曲,睡在席梦思上也没有这个舒服。”他说,偶尔还会有另类的惊喜,江鱼有时会蹦到甲板上给大家打个牙祭,“真的,发生过几次

吧,有一次一条鱼就有十几斤重。”不仅开船的人爱着汽渡,现在越来越多的驴友也开始青睐它。昨天,黄成义称,一到节假日,大量骑自行车的、摩托车的结伴从汽渡走,“二桥、三桥不给走,他们就选择汽渡了。”他说,老年自行车队就很多。自今年4月份起,60岁以上老人、军烈属、残疾人以及残疾人车辆,都可以免费通过板桥汽渡过江。

记者手记

汽渡,不该被遗忘

习惯了桥,习惯了隧道,很少有人还记得南京板桥汽渡,很少有人知道还有这样一群人在为大家过江24小时忙碌。

张来宾昨天晚上夜班,20:00~次日早上8:30,一个班就是12个小时,每天就这样在江上往返,开船4小时休息2小时,睡在船上,他说还好,不觉得累,只是白天晚上开船不一样,晚上视线不好,江面情况比较复杂,江南江北,上下水船,一个挨一个“要高度集中精神,船出事就是大事,没有小事。”而在每一艘船的机舱里,还有几名船员隔段时间就要在高达100多分贝的机器声中听声音,查看船上机械是否运转正常,说实话,我呆不了几分钟,因为感觉耳朵要震聋了。

陪着上班几小时,感受到的是不一样的忙碌。桥、隧道给交通带来了便捷,但汽渡同样有它的生存价值,知道吗,南京地铁盾构机,桥、隧道都是无法通过的,有了汽渡,我们脚下的地铁才会顺利延伸。

