

在災區搭建「心靈驛站」

—訪香港災後心理輔導協會總幹事杜永政

新華社專訪

男人四十，理應是事業發展的黃金時期，他卻甘願放棄一半工作時間，帶領一批接一批的香港義工走進災區，為千里之外無數破碎心靈而奔波。杜永政，香港小提琴家，擁有自己的管樂樂坊，旗下樂手逾百，業務包括代理名牌樂器、為學校等團體組織成立樂團；有人邀請他演出，一小時酬金動輒數千港元。

「拉小提琴、做樂團指揮，任憑你做得再好，最多是得到別人讚許，錄一些唱片，那又怎樣呢？」杜永政相信人生的意義不在於無休止地登峰造極，而是要把握機會帶給別人祝福。他和很多香港人一樣樂善好施，除了定期向慈善機構捐款，還曾舉辦音樂會為災區籌款；直至2008年5月四川發生8級大地震，自此認定災後心理輔導是他要走的方向。

災後輔導工作的序幕

四川大地震發生後沒多久，具備專業輔導資格的杜永政，跟隨一個美國心理輔導協會前往災區幫忙輔導受災民眾。首次踏足災區，叫他心靈撼動的，不僅是四周滿目瘡痍的景象，還有他與一名小孤女相遇的情景。

有一天，杜永政所屬的輔導隊抵達彭州市一個救援站，那裡聚集了一群失去了雙親的年幼孩童，救援人員正忙於向他們分發物資。當中一個女孩，她已獲分發4雙鞋、6個書包，救援人員仍要把更多的塞給她。結果，女孩一手把物資甩開，放聲大哭。原本站在一旁默默觀察的杜永政隨即上前慰問說：「小朋友，為何不要呢？」女孩哭着回答：「這些我有了，我不要啊！我要爸爸媽媽！」聞者心酸，在場的人都忍不住流下淚來。

「誰都知道她父母已經不在了，我怎能給她父母呢？」回港後，杜永政的腦海不時浮現起這悲傷一幕，他不禁問自己能為這女孩，甚至其他喪親的兒童做些什麼？物質顯然無法彌補孩子失去父母的傷痛，那麼只能從心理方面着手，安撫他們的情緒。然而，幾經打聽下，杜永政發現香港的慈善團體一般只會向災區供應物資，鮮有提供心理輔導的，於是他索性自行成立慈善組織——「香港災後心理輔導協會」。

就這樣，一次災區採訪，一個小孤女的故事，促成了香港唯一一家災後心理輔導機構的誕生，為日後港人義工到災區展開的連串輔導工作掀開序幕。

一場天災，奪走無數寶貴生命，倖存下來的天

天憶起災難臨到時的恐怖經歷，有的更要面對喪親之痛。眼底下，難以用金錢物質修補的創傷心靈有如恆河沙數，杜永政4年來抱着能幫多少就幫多少的信念深入災區，與受災民眾建立親厚情誼，為他們搭建起「心靈驛站」，使他們長期繃緊的精神得以喘息紓緩。

「我們的工作不是要令環境變好一些，而是要改變人的心態，讓他們振作起來，勇敢面對無法改變的現實。」杜永政說，這是災後心理輔導工作所要達到的目的。

成為受災民眾的摯友

香港災後心理輔導協會成立至今，曾派員探訪四川地震災區45次、日本「311」地震海嘯災區10次；另外還有玉樹地震、舟曲泥石流、盈江地震、台灣風災、泰國水災……幾乎凡是曾被天災蹂躪過的地方，都會有香港輔導員的足跡，而每一次探訪，杜永政必定親自帶隊。

「我們協會成立以來，人數雖然在增長，但始終需要專家帶隊，也要有好的領袖在當中帶領著一班人才能團結，讓工作開展得快些。我身為協會的總幹事，責無旁貸。」大約十年前，杜永政分別在美國和香港修讀心理學和輔導學課程，當時是為了管理旗下的音樂人，沒想到今天可把知識用於救助災區民眾。

杜永政強調，做心理輔導工作，不是探訪一次、兩次便能解開受助者的心結，而是要持續定期探訪，對方才會相信輔導員是真心相助。而協會每去一個地方，都會培訓當地人成為輔導人員，又鼓勵受災民眾互相關懷，久而久之，受助者成了與輔導員並肩同行的親密戰友。



▲杜永政（右）在赴日本災區進行「災後心靈重建計劃」誓師大會上介紹香港義工隊服務的重點地區

四川綿竹市遵道學校是8級地震後第一所重開的學校。該校的楊校長說：「杜先生不僅是我們的心理輔導員，他還是我們的老朋友。」談起義工們如何得到受助者信任，杜永政面露欣喜之情，這可說是對他們的最佳回報。

人生觀改變着重家人

好人好事，不一定人人欣賞。在一些音樂人眼中，天天泡在頹垣敗瓦中接觸災民，叫做「低下」；身穿花衣美服站在舞台上演奏，接受觀眾的掌聲讚賞，才是「高尚」。面對個別同業的嘲笑，杜永政不以為然，堅信自己選擇正確。

「如果我要無悔今生，就要把握時間去做一些能感動人或者能幫助人的工作。」杜永政在香港土生土長，家庭和學校是培養出他這份無私的助人精神的重要基地——祖父周濟貧困子弟，讓他們有書讀、有飯吃，為他樹立了良好榜樣；中學時就讀基督教學校，讀到聖經一句「施比受更有福」，從此深深地刻在心上。

杜永政接受記者訪問的前一天剛從四川災區回港。他表示，現在大約四分之三的倖存者已逐漸恢復心理健康，其餘尚未走出陰霾的，大多數是12歲至17歲的青少年，部分人甚至出現價值觀扭曲的情況，這是輔導人員將要面對的一項重大挑戰。他們協會義工將繼續在當地，尤其是一些偏遠的村落開展工作，以應付龐大的心理需求。

另外，他們從兩年前開始主持綿竹市人民廣播電台的節目——「心靈驛站」，通過大氣電波使當地更多民眾獲得心理健康知識。這節目大受歡迎，更於去年奪得國家廣播大獎第二名。現在他們正構思以連續劇模式製作一套同名電視節目，提供相關資訊，希望使更多人受惠。

「我們這4年內（在四川）親身接觸過的個案，不超過6000宗……即使把我們在當地培訓的500多個輔導員計算在內，我們最多也只接觸到100萬人。」杜永政皺眉算著，好像恨不得馬上動身返回四川。目前，災後心理輔導協會已培訓了190名心理輔導員。他們來自各行各業，有貨櫃車司機、律師、演藝工作者等，輪流定期前往災區探訪。只要受災地區死亡人數超過一萬，而當地又缺乏心理輔導支援，他們便會出隊。

杜永政說，從其觀察所得，近年越來越多的港人願意跳出自己的安舒範圍，到境外去做義工。他們不僅捐款，還走上前線親身體會災民的需要，這可說是本地義工文化的一個突破。

「義工們從災區回來後說，他們的人生觀、價值觀都有改變，以前只是著重賺錢的，現在學會著重家人。」他表示，義工們千里迢迢前往災區，舟車勞頓，還自己掏錢支付旅費，看似單向的為別人付出，其實同時在豐富自己的生命。

港珠澳大橋追蹤系列 4

連接兩人工島 規模世界居首 海隧基槽開挖完工六成

港珠澳大橋海底隧道工程是中國首條在外海修建的海底沉管隧道，沉管隧道水下埋深達四十五米，其長度及規模居世界之首，基槽開挖、管段沉放、回填、不均勻沉降控制等關鍵技術均具有世界級難度。參與施工單位中交廣航局人士透露，該隧道基槽開挖至今已完總工程量的六成左右，今年十二月將進行首節沉管沉放，預計到二〇一五年全面完成三十三節沉管對接連通整條隧道。

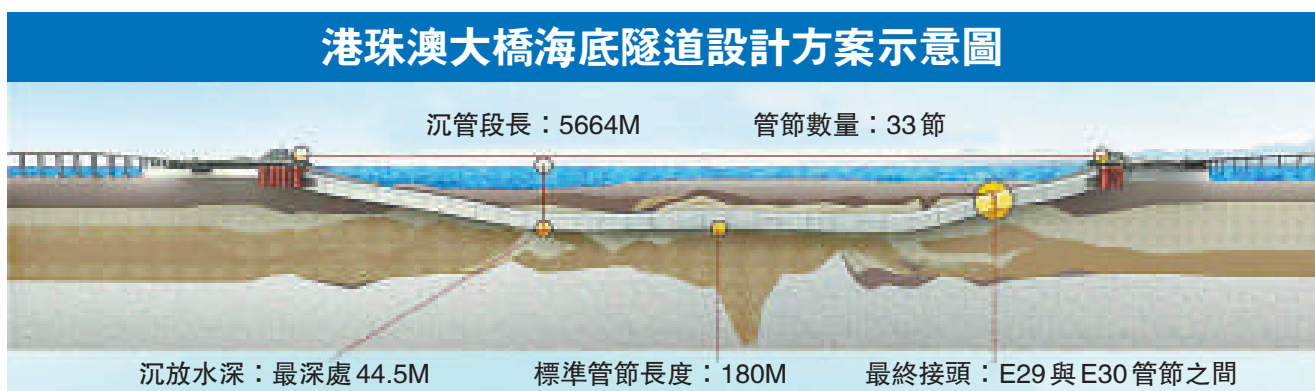
【本報記者方俊明 珠海十五日電】

港珠澳大橋連接東、西人工島的海底沉管隧道長達五點六公里，從珠江口主航道下穿過，首先要在十米以上水深條件下開挖深達三十餘米的基槽。參與施工單位中交廣航局人士表示，自去年一月啟動基槽開挖，至今已完總工程量的六成左右。近期將成立沉管隧道基槽回淤監測小組，負責基槽回淤相關技術研究工作。與此同時，涉及海底隧道其他施工關鍵技術攻關也在同步進行。

首節沉管今年底沉放

大橋管理局人士透露，近期大橋工程總體設計已在珠海通過審查，來自國家交通運輸部、香港路政署、大橋三地聯合工作委員會辦公室等部門負責人和專家近百人與會，主要對大橋主體工程全線總體佈置、隧道主體工程總體設計以及施工圖設計階段完成的各項專題研究進行審議並提出建議。

同時，大橋島隧工程外海沉管隧道施工成套技術也順利完成第一次方案審查。據悉，該成套技術方案編制組自今年二月成立以來，堅持技術攻關和施工籌備同步進行的原則對沉管拉合、測控、精調等系統關鍵技術和設備進行研訂。此次審查會議共涉二十九個方案，包



◀中交廣航局「金雄」輪在大橋海域進行隆起土清除施工

括沉管基槽、沉管浮運與沉放、安全風險管理和測量控制等九個專題，為後續施工奠定基礎。

大橋管理局人士表示，海底隧道施工在整座大橋工程中屬最高難度，有不少技術是國內乃至是世界首次應用的。三十三節航空母艦般大小的沉管，在珠海桂山島預製後，將以海面浮運的方式運送到七海里外的施工現場，完成世界級技術難度的「深海之吻」，連接成逾五點六公里的海底沉管隧道。按施工計劃，今年十二月之前將完成首節沉管的沉放。

據悉，沉管浮運受天氣因素影響較大，從浮運到沉放需要連續七十二小時的良好天氣，這需要除了提前通過氣象

窗口預報外，還要制定沉管浮運軌道設計、沉管浮運、沉管安裝通航組織等系列方案，保守估計浮運和沉放一節沉管需耗時一個月，預計要到二〇一五年三月才能完成所有沉管的安裝。

國產止水帶成本降半

大橋設計單位中交公路規劃設計院聯合體有關負責人指出，大橋隧道所處海域較深、地震活動較多，要將沉管順利沉放到海底約四十五米深的地方，需要非常精準的定位，而且要求兩個沉管在海底對接的誤差要控制在兩厘米以內。之後，兩端塗好的膠層將使兩個沉管連接並密封，之後再用水泥在連接處密封，這沉管管節之間的接頭防水技術

亦屬世界級難題。目前「管節施工段變形縫的水密性、耐久性試驗研究」項目已通過大橋管理局驗收。

大橋管理局人士透露，為給大橋主體工程設計和運營提供重要技術支撐，大橋專設「跨海集群工程建設關鍵技術研究與示範」系列項目，已列入國家科技支撐計劃，至今已在多個研究領域取得實質性成果，如由株洲時代新材料科技股份有限公司研發的高水壓一百二十年設計使用壽命沉管止水帶，打破了荷蘭特瑞堡公司一家獨大的格局，使港珠澳大橋沉管隧道高水壓止水帶採購成本降低一半以上。近期該系列項目的工作重點將從支撐設計轉入支撐施工工藝和大型裝備研發。

【本報記者方俊明珠海十五日電】為滿足遠期規劃的三十萬噸油輪滿載通過的需要，港珠澳大橋沉管隧道頂部標高不得高於負二十九米，隧道內路面最低設計標高為負四十點二米。大橋設計單位中交公路規劃設計院聯合體有關負責人接受本報記者採訪表示，在茫茫伶仃洋的海底開挖五點六公里的隧道，要求誤差僅在零至負零點五米之間，因此大橋隧道基槽被稱為世界上同類工程中難度最大的。同類工程中難度最大

繼十八艘大型船去年在大橋伶仃航道隧道段機位線進行疏浚作業後，包括三艘自航耙吸船、五艘抓斗船、三艘輔助船等共二十艘大型船舶目前正在伶仃航道東側至東人工島段進行隧道基槽開挖，將持續至今年十一月。施工單位中交廣航局相關負責人稱，由於基槽開挖要求僅零至負零點五米的誤差，因此施工船舶在疏浚、精挖、清淤等均要求「精密」，部分船舶更根據大橋工程需要進行特別研製。

自航耙吸泥船「浚海5」近日新出廠，即趕赴大橋隧道基槽施工區域，成為廣航局繼「萬頃沙」、「浚海1」後第三艘容超一萬立方米的耙吸船投入大橋建設中。該船有三項特殊功能專門針對大橋島隧工程要求研製：一是顯著提高疏浚效率和精度的動力定位和動態航跡系統；二是在不更換耙管吊架、絞車等的前提下把挖深加大到四十五米；三是左舷設有二個裝載裝置可提高清淤施工效率。

高峰期千船萬人施工

同時，列入國家科技支撐計劃「港珠澳大橋跨海集群工程建設關鍵技術研究與示範」項目中的船舶研製也取得成果。如依託大橋項目研製的世界體量最大、升降能力最強、整平精度最高的「深水碎石高精度整平船」已順利完工。而根據「外海厚軟基槽轉換人工島設計與施工關鍵技術」研究理論研製的砂樁船，也已在東人工島區域完成工藝性試驗及典型施工，成功應用於大橋的島隧工程。

據廣東海事部門預測，在大橋建設高峰期，將有上萬名施工人員、上千艘船舶參與。為加強大橋建設水域水上交通安全和環保監督，港珠澳大橋海事處近期在大橋西人工島水域的「海豐1550」上成立，成為中國首個設在大海中間的海事處。而按大橋建設的需要，伶仃臨時航道第二次轉換將延期至今年九月。



▲測量中的「航鋒8」和施工中的「廣州號」