

绍兴有支草根青年团队自导自演拍摄百位地方名人故事

陈建波:让更多人看到我的家乡

本报记者 徐添城 通讯员 陈 曦



陈建波(中)与团队拍摄东汉思想家王充的故事。



陈建波饰演元朝著名画家、诗人王冕。

本文图片均由受访者提供

拍摄花絮。

拍片认真、私下玩梗,很快拉近了团队与粉丝之间的距离。“我们的粉丝就像朋友一样,会通过评论或发私信和我们互动,我们常能收到一些真诚的意见与建议。”负责拍摄与剪辑的夏诗白说,网友们的建议给后期制作带来了许多灵感。

“比如,我们采纳粉丝的建议,有时做后期剪辑会加入一些搞怪的音效或特效,用来调整片子的节奏。”

2024年2月初,有粉丝在看完文豪鲁迅、书圣王羲之等短片后提出:“单人演绎看起来太过平实,可以邀请女演员一同参与,提升一下画面表现力。”

陈建波觉得很有道理。“既然打算挑战拍摄100位名人,我们今后也会拍摄秋瑾等优秀女子的故事,女主演必不可少。”于是,他向多年好友、绍兴本地自媒体博主宋雪琴发出了共创邀请,宋雪琴欣然应允。

在拍摄陆游的故事时,宋雪琴配合出演唐婉一角。“第一次合作,我就感受到了陈建波团队的踏实与用心,仅是为了拍摄陆游与唐婉成亲一幕,我们就走场排练了十几次,从步伐大小到两人的出场顺序都反复推敲。因为故事前期甜蜜后期虐心,负责妆造的成员根据情节为我改了三次妆容,挑选的服饰和发簪也尽力贴合主角身份。”

宋雪琴后来主动申请成为“编外队员”,“只要团队有需要,我一定第一时间无偿配合,能用自己的演绎向外界介绍绍兴名人,我觉得是一件值得骄傲的事。”

去年6月,账号在发布了十余期视频之后陷入瓶颈期。“流量很难再突破,粉丝数量也不见涨。”陈建波有些不解。

照道理,整个系列已经慢慢形成了一套固定模式:短片以第一人称旁白配音,

内容以介绍人物生平与经历为主。“前期观众们相对认可的模式,难道出了问题?”

不久后的一天,陈建波在账号后台看到一条提议:“讲故事不可太过平淡,

增加一些有冲击性的画面才能更有看头。”这让陈建波心头一震。

“我们那时正在准备拍摄明末忠臣祁彪佳的短片,其中有个片段:主人公不愿臣服于满清政府,投水自尽以明志。”陈建波说,看到网友的建议后,我们将投水自尽的片段前置于片头,以凸显戏剧冲突。

这期视频发布后收获了不少点赞,流量持续突破。“看来,所有的努力和听劝,都是值得的。”陈建波说。

跟着视频打卡文化绍兴

如今,名人故事拍摄已持续了一年多。不少网友还跟着视频打卡拍摄地,开启了文化绍兴的探索之旅。

不久前,陈建波收到一名粉丝发来的私信,这是一位十分注重人文教育的母亲,她说,竺可桢科学报国、治学严谨令人感动,看完陈建波团队拍摄的竺可桢故事后,她专门带孩子到绍兴上虞的竺可桢故居参观学习。现在,孩子对气象学颇感兴趣。“你们的作品帮助一位孩子找到了人生目标。”这位母亲写道。

“这或许就是我们坚持的意义。”陈建波对此感触很深。在拍摄竺可桢这期视频前,团队专门去其故居参观了三次。故居工作人员听说拍摄计划后给予了大力支持:“希望你们的视频发布后,能有更多人走进故居了解竺可桢。”

“事实证明,用心制作的作品一定会被看到。”陈建波告诉记者,“在拍摄明末清初政治家、军事家姚启圣的故事时,我们专门去图书馆查阅资料,也请教了不少本地学者与专家。让我们惊喜的是,姚启圣后人看到这则视频后,辗转联系上我们,希望合作完成一部姚启圣故事微电影。能得到这样的支持与认可,我们觉得十分荣幸。”

也有绍兴文化研究爱好者找到陈建波,希望能与团队合作完成名人故事系列后续的拍摄工作,“我们欣喜地看到,越来越多的志同道合的朋友正主动加入推广绍兴文化的队伍。”

对于陈建波团队来说,讲述100个绍兴名人故事,如今已不仅是一个挑战。“我们更多地把它视为一种责任。”陈建波说。

人物

记者探访通苏嘉甬高铁汾湖隧道项目施工现场——

4000吨地下巨无霸怎样“啃”出一条道

本报记者 顾雨婷 共享联盟·嘉善 唐芳园 陈 浩



花楠介绍“红船号”盾构机。

本报记者 顾雨婷 摄

汾湖隧道内装上了施工灯带。

共享联盟·嘉善 郑之恒 摄

国内首座跨省超大直径高铁盾构隧道——通苏嘉甬高铁汾湖隧道顺利贯通。

汾湖隧道是通苏嘉甬高铁的全线控制性工程,位于浙江省嘉兴市嘉善县和江苏省苏州市吴江区,跨越浙江省界,全长3732米,隧道盾构段长2420米。通苏嘉甬高铁是我国“八纵八横”高铁网沿海通道的重要组成部分,建成后将联起南通、苏州、嘉兴、宁波4个城市,进一步完善“轨道上的长三角”。

去年8月,“红船号”盾构机从嘉善县始发,由南向北先后下穿嘉善县汾湖水上运动中心、防洪堤观景道、汾湖、G318国道等区域。

“红船号”盾构机是怎样工作的?隧道贯通之前,我们来到工地探秘。

从景区出来,陈建波又重新走了一

段路程,继续向目的地进发。

每挖两米,环拼一圈墙体

上午9时,我们驱车驶入工地停车场,远远就望见了两台高15米、宽23米的红色龙门吊机,正缓缓前后平移,开展悬吊作业。吊机下方,是一个深23米、直径23米的作业井。

“这是我们的2号盾构始发井,‘红船号’的零件就是从这里吊下去的。”中铁隧道局通苏嘉甬2标一分部总工程师花楠说,隧道挖掘在地下作业,作业井作为施工的辅助坑道,在盾构机运抵前就修筑好了。

“红船号”盾构机刀盘直径达14.82米,大致相当于五层楼的高度,整机重量近4000吨,其主要零部件由刀盘中心块、拼装机总成、主驱动组成,需要拆分后下吊入作业井,再进行拼装。“红船号”拼装完成后启动掘进后,施工所需的隧道墙体拼装物料,也全靠吊机下吊到井中。

站在吊机下,我们看到工地上摆满了

一排排叠放起来的弧形混凝土构件。

“这是混凝土管片,每片重13吨,宽度统一是2米。”花楠说,隧道是圆形的,盾构

机每向前掘进2米就要暂停。管片就像积木,盾构机一停,就要把管片贴着掘进后的土层环绕拼装起来,组成隧道的墙体。

管片拼起来的每个环,称为衬砌环,一个衬砌环要用10块管片。盾构机掘一环、也就是2米,衬砌环就拼一环,如此推进,环环相扣就形成了越来越长的隧道墙体。

我们注意到,每块管片侧面都用红色喷漆写上了不同的编号。花楠告诉我们,管片有B、L、F三种不同的型号,拼装时需按特定顺序进行。管片拼装通常是自下而上,在挖掘好的圆形土层上,先在底部拼上第一块管片。

每掘进一环,盾构机的姿态、曲线半径等参数,以及土层状态都会有所不同,所以圆形土层底部要拼装的第一块管片,到底先放哪种型号,需要提前综合判定。

“红船号”盾构机内部搭载了盾构智

能互联项目协同管控应用系统,可对隧

道掘进的姿态进行预判。而盾构机驾驶

舱中的值班工程师

也会综合判断盾构姿态、曲线半径等参数,把管片拼装的顺序提前确定下来,然后告知地面工人,让他们把管片按顺序吊入作业井中。

这个工作可不容易,刷胶水贴片还

需要取得特种作业证书。我们试着提

了一下胶水桶,一桶装满胶水的塑料桶有

50斤重。两名熟练的贴片工,一般在15

分钟内,贴完一块管片。

同样需要贴片作业的,除了管片外,还有另一样重要建材——箱涵。

“掘进马上启动了,箱涵可准备下吊。”此时,孙蓝军的对讲机里传来指令,他带着我们来到了盾构始发井的南侧,一个个箱涵被

整齐码放,上宽下窄,呈倒梯形状,每块重达32吨,长10.3米、宽1.99米、高2.93米。

“箱涵如同一块大积木,铺设在隧道

底部,组成了我们进入隧道的平路。”花

楠在一旁解释,衬砌环组成的隧道是圆

形,要在里面畅行,就得把路铺平。在隧

道里,箱涵以倒梯形状进行拼装,宽的那

面则稳而密实地压在了管片上。箱涵与

管片的接触面要贴防水贴片,减少其与

管片的硬摩擦,保护隧道墙体。

它们一头连着盾构机,另一头与地面上的泥水分离系统相连。”看出我们的疑惑,花楠及时讲解。

盾构机采用的是负压带水作业,排浆管会将盾构机掘进过程中“啃下”的渣土通过排浆泵输送到地面,再经由泥水处理系统的离心机、压滤机等智能化设备进行污水分离,排出渣土、石块等。剩下的泥浆则再度通过进浆泵抽排回进浆管,流至盾构机,助其在作业中冲刷附着在刀盘上的黏土,让掘进更顺滑。

乘车约5分钟后,我们抵达了隧道最深处,黄色的大型盾构机出现在眼前,占据了整个隧道空间。“我们现在看到的是盾构机主驱动盾尾部分,盾构机的刀盘在最前方,它‘啃石嚼土’时肉眼看不到。”在震耳欲聋的轰鸣声中,花楠大声对我们说。

不一会儿,轰鸣声减弱,一环掘进完成,管片拼装作业开始。盾构机自带的管片拼装机,会将管片贴上土层并注入水泥加固,但还需要工人用螺栓进行拼装加固。

脚手架上,管片拼装工孙锦博正和另两名工人一起开干。0.68米长的螺栓钉,重约12斤,要以60度角,用气动扳手将管片与管片之间的螺栓孔用螺栓钉

连结紧固,一个衬砌环要钉上72个螺栓钉。每一个作业数据,孙锦博都了然于胸。

“精细化到位保安全”,这是隧道悬挂横幅上的一句话,也是每个工人心中的工作准绳。“安全是工程建设的生命线。”

花楠说,汾湖隧道的贯通,将为通苏嘉甬项目后续的盾构隧道施工积累经验,并为项目全线按期通车奠定坚实基础。



中国新闻名专栏
亲历