



百年百工述运河^⑪

采访时间:2021年4月

采访地点:中铁三局萧山新塘钱塘项目工程部

采访者:庞晓敏、翁迪明、曹 怡、庞 璟

速录整理:曹 怡、庞 璟

讲述人:王水刚,男,1977年出生,新塘街道浙东村人。世代渔民,做过贩鱼生意,开过汽修店,目前从事浙东运河萧山段沿线高铁线路建设。

从摆鱼摊到修铁路的王水刚

■文/曹 怡 庞 璟 策划、摄影/翁迪明

贩鱼萧山西门头

我1977年出生在新塘街道东河村,今年44岁。我们村距离浙东运河很近,所以在村规模调整的时候和东京钱、上杨两个自然村合并,统称浙东村。

我们家是世代渔民,上几代祖宗都是在浙东运河、西小江、大通河一带的河港里以柯鱼为主,后来么发展到上岸贩鱼,做鱼生意,一直传到爹娘这代,而我阿爹呢是个船匠师傅。说来也怪,阿爹原来在杭州船厂上班,虽然是食堂里的烧火工,但是对于造船的工艺一看就会,别人只会做其中的一个部件,阿爹却会打整条的船,他打的船划起来快呀,以前柯鱼多少困难来,除了本事好,还一定要靠小船划得快,呵呵。

1992年,我15岁那年就不读书了。开始呢去乡镇企业农机厂做生活,做了两个月就做不下去了,还是跟大人去萧山西门头做水产生意。当时我还小来呀,大生意做不了,只能从“大贩”那里兑点鱼虾到菜市场里卖卖,一天也有十多元钱可以赚,放在30年前这样的小人算硬仗(有本事)了。

萧山城里的水产生意一开始是从西门头战备桥发起来的,我们算是赶上风口的一批人。一开始,鱼摊摆在战备桥桥东临河北沿。鱼摊一点一点大起来,位置也一点点往北移动。先是在江南大厦与贸易大楼之间的河沿口头,后来么和蔬菜市场东西方向换了个地方,水产市场靠西河路,蔬菜市场沿河浜路,想当初在战备桥时候摆的都是露天摊,与现在的市场相比,条件实在是没法比的。后来,西门菜场改造好了,我们做水产的商户都按部就班进场做生意,我的位置算好的,西大门进来头一个。当然咯,位置好,场租费也比别的摊位高。

水产生意做到1999年,我决定改行,开了家汽车修理厂。实际上村里转行的人很多的,像我们家里三兄弟,除了大哥王银水还在做水产生意,老行当;二哥王水亮早就改做电镀加工,在诸暨;我王水刚顶(最)小,修汽车。

仍是渔民出身呀,起先呢都摇船,后来农村改革,生产规模以家庭为单位,摇船生活一下子少了。再后来道路开阔,开汽车的人越来越多,汽车坏了总要有修的人呀,于是我就去开了家汽修厂。早头里从水里上岸,再从河岸到道路,看起来离水路越来越远,实际上么都逃不出交通和运输,社会在变化,你也要跟牢呀。

从修车保养到铁路工程

我的汽修厂名叫“大通修理”,开在通惠路,就是现在靠近憬天国际那个加油站的南沿。你看看,店名还是离不开水,因为你近着(靠近)浙东运河支流大通河和大通桥的呀。

“大通修理”一开始做做上门生意,固定客户一点一点多起来,业务也算过得去。后来,董家埭村的负责人建了个车队跑运输,他的车也在我这里保养、修理,他接触面广呀,与铁路方面有业务联系,通过他牵线,我接牢了中铁三局华东公司浙江片区的修车业务,当时他们在新塘一带做杭甬铁路上行线改线工程,有20多部车要修理和保养,都是些4.5吨的东风牌自卸车。

从修车向铁路工程转行缘于一个偶然的机。那时候都是工程先做后结账,2004年年初我去中铁三局南京华东公司总部结算车辆修理保养费,款子结得倒也顺利,我快要走的时候,他们忽然说“有色小生活哒要要做?”



浙东运河畔纵横交错的高铁线

有业务哪有不做的道理?当然做!这个小生话么就是做铁路路基。

我的第一个铁路工程就这样开始了,地点在南京到上海地方铁路上江宁区的一段地方铁路,不是高铁。工程内容呢就是在原有的铁路边上“绑”一段,所谓“绑”就是紧贴着主路边再做一段平行的铁路,列车要在这里栈一栈,停车、会车,达到线路上行、下行的目的。

原来做铁路不是整条线集中施工,而是一截一截地逐步完善。就说我们杭州南站的线路,东南方向穿过浙东运河,从贩里童村到紫霞村,这个地段是列车进出车站的门户呀,车辆多的时候必须在站外等一会,等的地方就是打补丁一样“绑”在主路边上的那一段,这样一来列车进站出站就有有条不紊啦。

我在南京拉宕渣做“绑”上去那段辅助铁路的路基,他们怎么要求我就怎么做,工程完成后铁路方面很满意,业务关系就这样建起来了,以后我基本上跟牢中铁三局做业务了。

2005年,中铁三局为了降低工程成本进行内部改革,不再自建车队,运输业务改向社会租赁车辆来完成。那时候,我也及时调整方向,没有车辆怎么办?我用“借花献佛”的办法,借用别人的车子,转租给华东公司,中间也有一定的差价呢?反正他们工程做到哪里,我就跟到哪里,拉宕渣、铺路基。

2006年,我们的业务方向开始向高铁工程发展,在武广高铁线未阳段做桥墩的桩基工程。我们知道,高铁线好多段都架在空中,靠高高的桥墩支撑,每个桥墩下最少要有9个桩基,那是高铁建设工程的基础,而我也是从这里进入高铁建设核心工程的,在高铁桩基工程的几道工序中,我的主要任务是浇注混凝土。

顾名思义,桩基就是立柱的基础,它的作业空间在地下。工程要从向下埋设护筒开始,然后按照设计要求钻孔,一般要到地底下50多米深。接下去要对钻好的孔进行清理,为浇注混凝土做好准备。外面是护筒,直径一般在1米左右,里边钢筋笼,先将孔里泥浆清出来,整个桩基都要清理干净,先用泥浆冲,直到底下露出岩石被磨碎形成的鹅卵石,这些鹅卵石也要派用场的。第二次清理用的是清水和泥浆按照6:1的比率混合而成的辅料冲下去,把地底下的石子都翻出来,一颗一颗都是“建筑材料”了。

然后要浇注混凝土了。不同的土质采用不同的混凝土搅拌方向,岩石多的地方要反循环,像我们这里运河边就要正循环。浇注混凝土不是想象那样的倒倒落去,而是通过导管从下往上翻上来,这根导管一直通到钻孔底部,混凝土通过导管从下往上浇注、挤上来,深入地下几十米的桩基就这样打成了。

从此,我吃的这口米饭与运河边渔民的传统行业越来越远,同样我的工程点也越来越远,因为中铁三局范围广,我要跟着走呀。目前,我的工地还有3处:自宜高铁的宜宾段、杭温高铁的东阳横店段、沪昆高铁萧山段。

高铁网络里的运河节点

从2006年开始吃铁路工程饭,至今16个年头,现在总算回到萧山河边做高铁建设,心里比较踏实,毕竟在自家门口做生活了呀,底气足。

浙东运河新塘段历来是交通枢纽,自古以来官河、西小江、大通河在这里交汇,水网密布、船运发达。后来沿运河建成萧绍公路,水路、陆路齐头并进,为经济发展创造了十分有利的条件。1959年萧甬铁路建成通车,我们萧山在中国东南部交通运输网上的地位越来越重要了。上世纪80年代有一部纪录片名叫《话说运河》,影片有个航拍镜头反映的就是浙东运河、萧绍公路、萧甬铁路三线平行一路向东的情景,很好看。

2009年,其中有一段是我参与的武广高铁建成通车,从此中国进入高铁时代,线路越来越密集,速度越来越快,发展到现在,高铁网络已经很发达了。由于萧山这个位置原来基础就很好,所以到了高铁时代优势就越发突出了。

我的工程项目部在新塘街道前塘社区,这里是运河南流接牢西小江的地方,之前是绍兴、金华等东南方向进入萧山的水上必经之路,现在的位置十分重要了。我们前方密集的桥墩、高高的承台上架设了立体交叉的铁路线路,和谐号、复兴号机车川流不息,实际上空中



王水刚近影

共有6条铁路,8条线,其中有两条是双轨线。低的那条是杭甬线,杭州到宁波;第二条是杭长线,沪昆高速的一部分,前往金华、衢州、江西方向;还有条是杭黄线,杭州东站始发,途经杭州南站,终点安徽黄山,是一条风景旅游专线。

上面说的3条高铁线都在浙东运河上空交叉运行,其中杭甬线在萧山的一段与西小江平行,到钱清、柯桥一带就与浙东运河、萧绍公路3条线齐头并进,又出现纪录片播放40年前的那副模样,所以说,我们萧山始终是交通网络的重要节点,水运、公路、铁路、高铁,每一个时代都是这样的。

“涉铁”的奥秘

我在萧山做的高铁工程不算少,你看过,南秀路往东、新城路西沿那只门式墩是我做的。高铁线一般都是往上架空横穿地面道路,空中的桥梁要有门式墩来承载,桥梁上面铺设铁轨,两个墩子之间的跨度有22米,这样一段一段地做过去,最后拼成整条线路。杭甬线通过前塘这里,其中一段的承台也是我做的。承台,就是前面说过的基桩上面那部分,承台做上去就是墩身,这种生活我都做过的。

2014年,我开始做“涉铁”的工程了。首先要弄清楚“涉铁”这个概念。涉铁就是工程涉及正在运行的铁路线,同样做工程,做全线全新工程不叫涉铁,那是新建铁路,因为还没有通电使用呢。涉铁工程施工要求非常高,而且施工时间相当短,一般工程队吃不消做的。

高速铁路投入使用后,每天都在繁忙运行,那么,处于高铁线下面的地面交通设施兴建或者维护就不可以随意进行,因为“涉铁”了。为了保障高铁运行安全,国家制定了严格的标准,规定高铁周围200米为保护区,保护区内严禁抽取地下水,因为地质结构需要足够的地下水来支撑。你想啊,上海处于长江口,城市建设那么发达,为什么不会沉下去啊,因为不断有水打进去补充的呀。还有,高铁线30米范围内不可以深挖基坑,打桩也不行的。

在保证不抽水、不挖基坑的前提下,高铁线下面的地面、河道工程的施工方案必须报给铁路部门审核批准以后才可以动工,像我们要施工就应该送国家铁路集团有限公司上海机构审批。造个桥要搁梁板,审批都要两个多月来。

好,工程方案总算批下来了,犯难的是施工时间也有严格限制,只能在高铁线停运的4个小时内进行,子夜12点到凌晨4点,从准备到撤离,满打满算每天只有3个多小时的施工时间。那是因为搁梁板要通电作业,会影响到上面高铁电力运行线的,那根高压线有2.2万伏,要在绝对不受干扰的条件下运行。

中铁集团规定,所有的“涉铁”工地都要有监测点,那都是他们监制、安装和遥控的哦。一套仪器对准一个红点,24小时3班制测牢,如有偏移就要立即停工。另外,中铁三局工程管理部门每个月至少一次派员到工地督查工程安全和质量。

在这样严格、苛刻的管理条件下,我的工程队在新塘浙东运河一带已经完成了4座桥、3.6公里河道的施工任务。4座桥是百家桥、王家祠桥、塘桥和小河桥,王家祠桥规模最大,40米长、13.5米宽。百家桥下河流北接浙东运河、南出西小江,另外的3条河水也都和运河相连通。算上之前没有“涉铁”建造的桥梁,总共11座了。

16年的铁路建设经历,我在中铁三局得到了比较好的口碑,我承建工程质量都过硬,属于“免检产品”。当然,铁路生活虽然难做,尤其是“涉铁”工程要求更严,但是一旦具备了施工资质,也会得到一些优先的条件。譬如这里,位于运河边的高铁线保护范围内的工程,无论造桥、铺路还是河道,只能由像我这样获得铁路部门认可的机构才能来施工,没有资格、资质的工程队再能干也不可能接到工单的,因为要“涉铁”,马虎不得的。

回想起来,我从一个渔民出身的小小西门鱼贩子几次转行,现在成了一个“涉铁”的工程建设者,中间的甜酸苦辣只有自己知道,有道是“隔行如隔山”,我倒好,再怎么改行当、跑得再遥远,最后还要围着运河转,万变不离其宗,呵呵。



萧山地理志

萧山的桥(九十六)

长巷沈氏祠堂桥

■文/图 王建安

沈氏祠堂桥位于瓜沥镇长巷村沈氏宗祠内,宗祠坐北朝南,靠近长巷老街,临长巷河,为杭州市文物保护单位。

祠堂桥架在沈氏宗祠的第一进中央,桥梁为没有踏踩的平梁桥,南北朝向,直通宗祠门台。桥面长近7米,宽2.50米,两墩三孔的桥型,东西两边各砌长方形的水池,水源互通。桥面由五块长石梁铺设而成,桥栏为青色栏板,并有四对石狮望柱相隔。石狮望柱雕刻精细,生动有趣,神韵独具。

据沈氏后人陈述:沈氏祠堂的房屋布局一直没有变动过,祠堂在维修之前为村老年活动室。原先祠堂里面就有老桥和水池,现在的桥梁是按照原来式样修复的。新中国成立前后,为了扩大祠堂实用面积,就把桥梁拆除,水池填平。前几年修复祠堂,就对两个水池进行了清理,水池中的石礅都是原封不动,但老的桥梁石由于移作他用,就用了新石块,而桥栏中的八个狮子子,其中三个是旧狮子,是从水池里面挖出来的,因为当时拆除老桥的时候,是把桥栏和石狮一起填埋到水池里去了。

一村一村脉,一族一族脉。据《萧山长巷沈氏宗谱》记载:北宋苏州进士沈衡出任润州,疾终于苏州吴县,后归葬于航坞山麓的萧山长巷村,长子沈筠守墓。沈衡为萧山长巷沈氏始祖,至今已延传千年。自宋代以来,长巷村名人辈出,登科人士世代不绝,成为萧山望族。至今祠内保存着众多石碑、匾及沈云英将军讲学处石刻1块。

沈氏宗祠为江南传统的园林式院落,是一座有着深厚历史文化底蕴的建筑,清静幽深。祠内设池,池上架桥,并与穿堂贯通、穿廊并构,达到桥、池、堂、廊相连相映,而且营造精巧,古朴典雅。独特的设计,既起到了防火的作用,又使庭院浑然一体。

修复后的沈氏宗祠,整体保留了清代祠堂与桥梁的构造和风貌,东西两水池池水粼粼,石礅青苔斑斑,祠堂桥两排相对的石狮望柱,神态各异,笑容可掬,全然不知经历过漫长的沧桑岁月。



祠堂桥修复



狮子望柱



桥面