2026年11月27日 星期五
本版编辑：扎西拉姆 美编：周科 邮箱：xzrbzks@163.com
西藏日报



▲暮色之下，行驶在青藏铁路上的货运列车。

高原铁路——夜幕下的『换骨』之战

本报记者 王敏

道岔是铁路的“咽喉”，列车在这里转向、交汇、分流。

11月18日17时50分，拉萨西站东咽喉区，150余名作业人员列队集结完毕。此后12天，拉萨基础设施段将利用每天夜间“施工天窗”点，为22组服役20年的老道岔实施整体更换——一场高原铁路“咽喉”的“换骨手术”就此展开。

“今天的任务是把这组老道岔整体换掉，天窗230分钟，一秒都耗不起。”现场总指挥、工务道岔重点维修车间副主任孙炯站在队伍前，做最后的安排。他告诉记者，道岔更换是工务系统公认的“硬仗”——工序多、机械多、人员密，任何一个环节卡壳，都可能影响线路的正点开通。

17时42分，随着最后一列火车驶过，封锁命令下达。数台多功能机械车同时轰鸣，锈死的扣件在电动扳手与撬棍交替发力下逐一松脱。锯轨机砂轮切入钢轨，火花如瀑，在空中划出刺眼的弧线。拆旧是换岔第一步，也是最“暴力”的一环——旧轨件、旧枕木必须在最短时间内清出线路，为新道岔插铺腾出战场。

此次施工采用“线下预铺、整组横移”工艺。新道岔清晨就在场外完成组装初调，几何尺寸均已达标。

旧道岔被腾空后，这个重达数十吨的“钢铁巨兽”在多台液压起道机的同步发力下，将预先精准组装好的道岔稳稳顶起，配合挖掘机，让新道岔精准落位。工人们喊着“一、二、三”的口号，将道岔缓缓向前推送；指挥人员几乎趴在钢轨上，用道尺反复确认对位。整组道岔的落位精度以毫米计。现场技术负责人王大鹏蹲在轨排旁，盯着道尺读数说：“轨排端头与既有线路的对接误差必须控制在毫米级，差一点，螺栓就穿不进去，整组排就得重新起吊，时间根本不够用。”

落位之后是“缝合”。新旧钢轨之间需通过铝热焊连接，焊剂点燃的瞬间，白炽光芒照亮场地，热浪逼人。焊缝平顺度直接影响列车通过时的舒适度，焊后打磨全凭手上功夫。干了十二年的刘师傅摘下手套，用手背贴近焊缝感受温度，再拿起角磨机做最后一遍精修。

20时40分，道岔区人头攒动。电务人员俯身将万用表探针搭在转辙机端子上，工务人员推着轨检小车逐点复核几何尺寸，对讲机里交替传来“密贴良好”“轨距1435”“水平正1”的回报声。技术员对照图纸逐一核对配线，头也不抬：“错一根线，今晚所有人都白干。”道岔不仅要“躺得平”，还要“扳得动”——转辙机缺口、尖轨密贴、锁闭可靠，逐项反复试验。

21时40分，“正点开通”从对讲机里传来。首趟列车平稳驶过新道岔，车窗灯光掠过锃亮的轨面。线路旁，几名工人收起工具，摘下安全帽，额头上是被帽带勒出的印痕。230分钟，一组老道岔退役，一组新道岔上岗。对旅客而言，这不过是旅途中一个平稳的瞬间；对这群铁路工人而言，是又一个与星光为伴的夜晚。







▲施工人员协同推送钢轨滑移设备，有序开展钢轨更换作业。
◤养护工人手持大锤紧固钢轨配件。





◤施工人员合力抬运施工机具。
◣施工人员配合大型机械转运钢轨、协同作业。





◤铁路养护工人牵拉机具开展轨道施工作业。

▲现场工作人员使用专业仪器检测轨道参数。
▶夜幕下，高原铁路养护工人抢抓天窗作业时间，对钢轨进行切割打磨作业。

本版图片均由本报记者 **潘多 唐斌 王敏** 摄

社址：拉萨市朵森格路36号 邮政编码：850000 新闻热线：(0891)6361495 广告业务：(0891)6322866 印务中心：(0891)6322747 广告经营许可证：藏字号890024 西藏日报社印务中心承印 零售六角