

“绿动进呼”倒计时!草原铁路迎来新时代

6月8日22时10分,桑根达来北站及塔锡线贝力克至灰腾梁区间两个换轨施工天窗顺利结束,标志着塔锡线桑根达来北至锡林浩特间下行线155.3公里换轨施工全部完成。随着铁路建设稳步推进,“绿巨人”动车组6月底将从草原深处通往呼和浩特。“绿动进呼”进入倒计时,记者走进铁路建设第一线,记录这群平凡的劳动者定格的历史瞬间。

155.3公里换轨施工完成

6月8日傍晚,距离锡林浩特市区40公里的塔锡线施工现场,几十名穿着雨衣的工人忙碌施工。锯轨机启动,刀片与钢轨接触,瞬间溅起一串绚烂的火花。内燃扳手则沿线路依次响起,螺栓被快速卸下,金属碰撞声和机械轰鸣声交织在一起,回荡在空旷的草原上。

旧轨切割完成后,拨轨组紧随其后开始作业。十几名工人同时用翻轨器卡住旧轨一侧,随着一声齐喊,数十米长的旧钢轨从轨枕上被撬起,缓缓移出线路。另一侧,新轨在工人的翻动下快速入槽。移动闪光焊机精准对位,两夹钳罩住钢轨接头,一键点按“焊接启动”后,闪光焊作业自动开启,加热闪平、钢轨烧化、顶锻保压、推凸全程无人干预,仅需几分钟,钢轨便牢牢焊接在一起。

移动闪光焊机撤出后,打磨手开始对接头进行全断面打磨,降温、打磨、测量、探伤同步进行。测量人员使用道尺和轨距尺,对换轨区段的轨距、水平、方向等几何尺寸进行逐点复核,每测完一处便在记录本上标注数据。旧轨及拆下的扣件、垫板、螺栓等料,则由回收组随作业进度同步清理。

4个小时的天窗期内,数百名工人

在草原深处两个作业点紧锣密鼓地工作,155.3公里换轨施工顺利完成。

本次换轨施工,将桑根达来北至锡林浩特间下行线原有普通钢轨统一更换为60Kg/m无缝线路钢轨。无缝钢轨消除了大量轨缝接头,显著减少了列车通过时的冲击振动,不仅提升了列车运行的平稳性和舒适度,也大幅降低线路养护维修工作量,为适应未来更大运量和更高速度提供了可靠的轨道保障。

轨道结构实现系统性升级

此前,塔锡线已完成轨枕更换127.186公里、219179根,轨枕加密15.8公里、3108根。换枕与换轨两大工程的相继完工,使该线路轨道结构实现了系统性升级,设备质量和运输能力得到全面提升,为后续运能提升奠定了更加坚实的基础。

王超是国铁呼和浩特局锡林浩特综合维修段锡林浩特综合维修车间副主任,自3月中旬开始,他便抽调塔锡线桑根达来北至锡林浩特区间钢轨更换施工现场,负责施工监管工作。

3月17日10时25分,在桑根达来北至乌日图区间,数百名作业人员在绵延的铁道线上铺展开来,换轨施工正式启动。铁路施工有着严格的时间要求,从

施工现场机械轰鸣



冒雨施工



开工伊始,每日固定4小时天窗作业时间用于更换钢轨作业,王超要全程跟班作业。

现场每日能够完成1500米钢轨更换任务,王超全程紧盯作业环节,同步参与轨道车收轨工作。现场常驻7台轨道车、8台平板车,车辆区间运行、解体连挂、安全防护每一项工作,都由他亲自统筹把控,细致排查车辆运行隐患,筑牢作业安全防线。

进入5月2日,施工模式调整为夜间作业,每晚大致22时左右收工。待待处理完收尾工作、整理完毕各类台账资料,动身返回驻地时,往往已是深夜。昼夜颠倒的工作状态,成了施工人员这段时间的日常。

为“绿动进呼”保驾护航

随着换枕、换轨等线路建设稳步推进,这条草原铁路大动脉将以更平顺、更稳定的状态,为锡林浩特至呼和浩特开行“绿动”动车组列车创造坚实的线路基础条件。

塔锡线起自河北省承德市丰宁满族自治县塔黄旗站,向北越过蒙冀边界进入内蒙古自治区,连接

原锡多铁路多伦站,直通锡林郭勒盟锡林浩特站,是锡林浩特至京津冀地区最短路径的铁路货运通道,也是锡林郭勒盟“通疆达海”铁路网建设的重要枢纽路段。作为锡林浩特综合维修段管内的重要干线,塔锡线桑根达来北至锡林浩特区间整个换轨施工历时近3个月,施工过程中,作业人员克服了夜间视线不良、低温冻土、雨雪湿滑等多重困难,严格执行标准化作业流程,圆满完成既定任务。

塔锡线桑根达来北至锡林浩特区间也是太锡铁路的重要组成部分。太锡铁路内蒙古段自2023年12月开工以来,先后顺利完成既有电气化改造、站房封顶等重大工程任务,稳步推进换轨施工、沿线车站升级改造等工程建设,确保如期实现锡林郭勒盟“绿动进京”目标。

目前,陪伴了草原人民多年的“哐当”声已经彻底消失,不久的将来,呼和浩特至锡林浩特动车组列车正式开行后,两地通行时间将从8小时以上压缩至5小时左右,沿线多地也将首次开行动车。当“绿动”列车平稳飞驰在这条无缝线路之上,带来的将是速度的提升、出行的便捷,以及草原与首府更加紧密的联动。

文/草原云·北方新报首席记者 查娜 摄影/杨庆臣

草原深处定格历史瞬间

