

编者按

有这样一群劳动者，他们因为特殊的工作性质而在黑夜“逆行”，过着和身边的亲人、朋友有“时差”的生活。漆黑而寒冷的冬夜里，他们如微光闪耀。那光源自他们眼里逐梦的光和心里奋斗的火，汇聚成束，驱散黑暗，流淌暖意。

探访夜幕下的劳动者

暗夜逐光

不惧严寒送“光明”

12月26日，滁州市城郊供电公司腰铺供电所副所长江勇带着杨涛、姜龙、程旭等几名员工从抢修现场回来已经是凌晨1时左右。回到供电所食堂，每人泡了一碗泡面大口吃了起来，冰凉的身体才恢复了一丝暖意。寒风透过玻璃窗缝发出阵阵嘶吼，仿佛要吞噬夜幕下的一切。

12月25日下午3时左右，正在供电所值班的江勇接到抢修电话，“琬熙庄园077号环网柜着火了！”江勇立刻组织抢修人员前往现场，一面协助消防人员组织灭火，一面组织讨论抢修方案。

据了解，本次事件是由于用电负荷过大引发设备故障而导致的，造成了琬熙庄园小区部分电梯及路灯失电，约200余户居民受到影响，由于现场环网柜损坏严重，需

要对环网柜进行整体更换。

江勇在现场不停地打电话协调抢修的物资，安排人员分工，对现场工作人员进行安全交底，部署现场的安全措施……等一切准备就绪的时候，天已经渐渐黑了，寒风仗着夜色变得更加肆虐，刀子般划在脸上。

“吊臂下方不要站人！”“杨涛，你到路口看着来往车辆，注意安全！”江勇在抢修现场始终不敢松懈，一边安排抢修人员依次开展工作，一边管控着现场的安全措施。第一时间恢复供电要紧，但是保障现场施工安全更为重要。

20时左右，新的环网柜终于安装成功，但现场工作人员还需要对环网柜内的设备进行组装，进行连接电缆头、设备实验等工作。此刻室外温度已经降到零度以下，

寒风从人的脖颈和裤脚向身体里钻，带走身体的余温。在电缆井里制作电缆头的工人，手变得僵硬起来，在给电缆剥皮的时候每一刀都仿佛划在坚硬的铁块上。

“报告调度，琬熙庄园077号环网柜更换完毕，设备实验合格，请求送电。”24时左右，江勇向调度汇报了抢修工作完毕，申请送电。此刻，他们已经在寒冷中工作了将近7个小时，现场的每个人就像被冷水浇过一样，手脚冰凉，没有一丝热乎气。

笔者问他们，在冰冷的夜晚工作到凌晨是什么感觉。“没想到那么多，一心只想着赶紧将电送上，不能让居民挨冷受冻，我们只是干好本职工作。”江勇淡淡地说道，仿佛这一切不值一提。

(何金鑫)

午夜调车迎破晓

将IC卡插入监控仪，输入司机号，检查柴油机、走行部状态，扳动闸把进行制动机试验……12月27日午夜时分，在中铁上海局集团公司合肥车辆段客技站场，何浩轻车熟路地查验机车状态。

今晚何浩值夜班，-5℃的低温，使他身上的棉衣秒变“单衣”。夜幕下灯火通明的客技站，56条钢轨化成一条条璀璨的丝线，从远处看，调车机如同“梭子”在丝线上来回滑动。何浩操纵这台“铁梭”把车体分开，再编成新列车，并准时推送到合肥站，因此，工友们戏称调车司机是“穿针引线的铁绣娘”。

“司机明白，6道调车信号好了。”准备工作就绪，27日零时45分，调车长送来第一个调车计划单。

中铁上海局集团公司合肥车辆段客技站场是华东地区公司管内最大的客技站，负责管内普通客列车体的检修，生产任务十分繁重。在旁人看来，作业地点在市区，开调车机肯定是件轻松活，实际上“调车机上四班，休息时间少许多”。何浩从入职就学习操纵调车机，至今已30年了。由于与调车机朝夕相处，日久生情，因此他常打趣说调车机是他第二个“老伴”。

拉起手柄，柴油机发出轰鸣，机车稳稳起步，何浩专

注地朝前方瞭望。此刻，驾驶室灯光已关，只有监控仪显示屏发出柔和的荧光，显示前方信号、机车运行速度、调车控制速度等数据。数字语音也在同步提示，严密监控着作业安全。

一年之中，冬季调车作业安全风险最高，而夜间作业更甚。由于寒冷，人变得反应迟缓，夜间能见度又低，作业组员之间通过无线电相互联系移动机车、办理悬挂车底等，若稍有不慎，极易发生事故，影响旅客列车正常运行。因此，每次上夜班前，何浩不仅按规定候班休息，养足精神，而且上车时还备一杯浓茶提神，消除后半夜的困意，时刻保持耳聪目明。

“11道信号调车信号好了！”“司机收到！”

1时05分，机车进入11道，平稳连挂，调车组人员接通风管，试风完毕，防溜撤除，列调中传出调车长编组场11道牵出指令，何浩应答后，提起手柄，牵着14辆车转线至编组场10道甩车。同时，他快速在面前的调车计划单上打钩，这就是他们一直严格遵守的一钩一钩确认制度。

客技场最忙的时候，何浩一晚要推送100多钩。以前，每钩用时5-6分钟，由于安全作业程序和防护措施不

深夜抢修战犹酣

“仔细跟车观察，确认在哪一段滑线打火严重，确认故障点。”

“请尽快协调生产方，确认停电检修时间段。”

“请协力方提前准备检修安全措施、相关备件及工具。”

……

12月24日22时，马钢和菱实业公司行车三分厂电气点检员张鹏乘坐疾行的出租车内，在大脑不停思索的同时，用手机不断地与单位生产操作人员沟通联系。

半小时前，正在马钢四期热轧1580平整-3#行车上操作的行车工宋贝琳，视线余光突然感觉滑线有打火现象，仔细观察发现位于吊笼中的集电器在大车运行过程中有明显打火现象，随即把异常现象向当班主操进行了汇报。

接到报修电话赶到的当班主操和协力方电工一起登车查看，发现接电检查好的集电器滑块居然有起翘，现场能够闻到焦糊味。初步判断平整跨滑线存在故障隐患，于是当班主操立即拔通了责任点检员张鹏的手机，安排3#行车尽量以低速让车确保该跨其余3台行车高效作业，同时从生产协调、安全保障、信息沟通、人员组织等方

面为抢修作准备。

当天寒潮突然来袭，马鞍山夜里气温骤降。下车后迎着凛冽的寒风，张鹏马不停蹄赶到厂里，快速换好劳保服，带上工具，一路小跑登上平整-3#行车。

张鹏立即会同协力方电工确认故障点，反复跟车观察后，查明故障原因是连接平整新旧两跨滑线的绝缘胶木板断裂，导致集电器经过时产生碰撞，使集电器产生轻微变形和滑块磨损起翘。此刻，当班主操回复已经与精整分厂协调好具体停车检修位置和半小时后有一小时停电检修时间的信息。大家立刻忙碌起来，提前做好准备。

待到约定检修时间，张鹏已经开好工单并办理好相关安全措施，指挥行车停至检修位，立即断开地面滑线电源断路器验电并打好接地线、挂检修牌。行车两边的警戒绳及轨道卡等安措落实到位后，抢修人员随即争分夺秒展开抢修，验电确认安全，拆除损坏的电器元件，调整A、B、C三相绝缘子，安装新的绝缘胶木板，更换滑块，调整紧固集电器……

在大家的共同努力下，一系列抢修工作有条不紊地

推进，当时时针即将指向零时，历时1个小时的抢修工作结束了。经过送电、试车，平整-3#行车恢复正常运行状态，重新投入到生产运行当中。

此时室外夜色深沉寒意更浓，而厂房内的工作热情依旧未减。结束抢修的人员顾不上休息，与赶到现场的工程师第一时间召开了现场故障分析会。

“从明天开始，立即着手对分厂各跨滑线及绝缘瓷瓶、软连接、支架等紧固件，展开一次全面的安全隐患排查。”“行车各端梁、驾驶室、检修吊笼、受电器吊笼等钢性连接件，也不能忽视，同样要进行安全确认。”

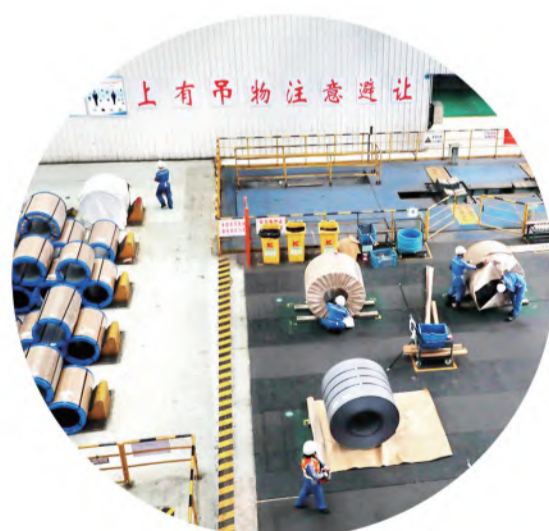
……

大家集思广益，你一言我一语，对可能因气温骤降产生的设备安全隐患进一步以点带面展开分析研判，制定应急防护措施。

一次平常而规范的午夜抢修已经收官，而一群连夜奋战的职工，又提前开启了新的一天工作帷幕。

(张维忠 王伟)

本组图片拍摄：宋卫星 徐斌 姚明亮 张维忠



驾车高速行驶于浩瀚的沙漠之中是一种什么样的感觉？12月25日，当你第一次驶入被称作中国“最美五大沙漠”之一的古尔班通古特沙漠区的S21阿(勒泰)乌(鲁木齐)高速公路，就会有一种“车在景中走，人在画中游”的美妙体验。

行驶在如此美丽的“天路”上，很多人可能不会想到，有一批来自安徽的筑路人是在自然环境极其恶劣、工作条件极其艰苦的状况下，经过19个月餐风宿露、战风斗沙的艰苦奋战，确保了这条穿越古尔班通古特沙漠及准噶尔盆地腹地的“天路”按时通车。

战风斗沙的筑路人

2020年5月1日，当中铁四局七公司S21二期四标项目经理部的员工第一次走进这片沙漠深处，尽管已经有了一定的思想准备，还是感到了工作环境的异常艰苦。

活动板房密封性不好，一天大风吹下来，床单、被子盖上一层沙；通讯信号时有时无，每天晚上收工后，大家就排

战风斗沙筑就戈壁“天路”

——记中铁四局S21二期四标项目部全体员工

队到项目部西边拐角处有一点点信号的地方给家人打电话；项目部严重缺水，最近的小镇离项目部有100多公里，不少人一个月洗不上一回澡……

项目部员工杜志军说，大伙儿每天都在四级以上风力下施工，作业难度大幅增加，人员工效也只能达到正常条件下的60%。

冬季，戈壁滩的最低气温达到零下30摄氏度，地上积雪可达几十厘米，项目部驻地的水管被冻破，暖气片被冻裂，发电机打着火，甚至连外出的道路也会被大雪封锁。

到了夏天，算是迎来了公路施工的黄金季节。然而，太阳会一整天疯了似地“烤”着戈壁滩，沙地上的平均气温在

40摄氏度以上。如此艰苦，项目部的员工们没有一个人退缩。扬着黝黑的面孔，豆大的汗珠顺着脸颊往下掉，夹杂着沙尘，看上去有点浑浊；工作服湿了又干，干了又湿了，留下一片片白白的盐渍。

交出一份“满分”的答卷

S21阿乌项目线路穿越古尔班通古特沙漠及准噶尔盆地腹地，二期四标项目周边盐渍土分布广泛，吸湿、膨胀、溶蚀及腐蚀是这种土壤的特点。为确保路基施工质量及进度，按照规范要求，项目部自行总结研究易融盐快速检测方案。针对非盐渍土天然砂砾填筑路床、路面基层不固结的难

题，项目试验人员采取掺配不同的材料进行试验，自主研发配合比，为顺利实现项目质量、进度目标打下了坚实的基础。

为了解决路基填筑料问题，项目经理邱毅亲自带领试验人员满戈壁滩找填料做实验，创新性地采用水泥掺拌改良土路基试验，即采用一定比例的42.5普通硅酸盐水泥与砾类土掺拌，两者通过物理、化学反应，形成一种稳定、板结的改良填料，再经拌合、整平、碾压、成型养护，经检测压实度、弯沉等均满足设计要求的控制技术指标。

参与试验的技术人员吴斌自豪地告诉笔者：“该项技术的运用，为沙漠公路路床大面积施工提供了技术支撑，也是中铁四局在新疆率先采用改良土施工技术。”

在茫茫戈壁滩上，虽然没有“天时地利”，但S21阿乌高速建设者中铁四局S21二期四标项目部的员工们依靠火热的劳动激情和集体智慧，顺利保障了这条美丽“天路”的如期通车。

(本报记者 戴恒曙 通讯员 王辉)