

无数种确定性就这样在夜晚诞生

秦珍子

人类本能地惧怕黑夜，眼睛看不见的地方，总觉得不安全、不确定。零点之后，夜色深沉了，在广袤的中国大地上，大多数人睡去，然而还有一些人，在夜晚维护着当代社会生活的无数种确定性。中国的春节，人们流动、相聚、欢庆，无论白天黑夜都能能量十足。在夜晚，公共服务持续稳定，水电网不会断，交通运输不会停，有不大打的小店，有通宵值班的医生，警惕、火情有人处理；夜晚也为白天蓄力，街道被清扫干净，果蔬蛋奶摆上货架，公共设施检修完毕，雪场商场游乐场都做好迎新的准备。在本报记者采访回来的故事里，有急诊外科医生，在零点后缝合了小患者的伤口；有地铁车辆检修员，在深夜里完成33辆列车的“全身体检”；有造雪师为景区打造“童话王国”忙到凌晨。从某种角度来看，工业文明更发达、市场经济更有活力、社会生活更丰富、个体需求更多元、公共服务更稳定——人们活动的时空区间就更灵活。“日出而作、日入而息”的生物钟大体存在，却又拥有个性的、弹性的版本。零点后，有人是安全的守护者。新旧交替之际，烟火点亮夜空。街区拐角，停着高大的消防车，披着火焰蓝的消防员没有睡，他们要值守整夜，确定每一簇火花都只是为欢乐而燃烧。国境线上，警队巡逻，警犬也不会入睡，紧随着那些穿过深夜、为守护家园而踏响的脚步。地铁停运的几个小时，是检修的宝贵时机。灯光开启专业的战场，工作人员努力让风险隐患消失在第一批搭载生活的列车启动前。我的一个医生朋友在新生儿重症监护室度过春节的好几个夜晚，为出生时遇到麻烦的孩子，打通命途的第一道关卡。整个中国迎接新春，他在这新春里迎接新生。零点后，依然线性向前的生活需要有人接着。春运，数亿人流动迁徙。一趟夜行的列车，勾连起远方与故乡。熄灯后，车厢静下来，有人睡去。列车员穿过层层叠叠的梦，陪着他们抵达现实。城市里，大风吹过街头，气温更低，夜更深，甚至接近黎明。路灯与路灯之间，一些橙色在缓缓移动，所到之处，路面一寸寸清理干净，等候着白天的匆匆步履。零点后，有人在为自己打拼，同时也支撑住更多人的日常。凌晨的批发市场，生鲜筐子叠得高，勤奋的水果摊老板对每一颗草莓的身价都寄予厚望。夜市烟火气正浓，老友相聚，酒过三巡。代驾员报酬还算丰厚，说起在老家上学的孩子，感慨再拼几年就回去。印着当天日期的新鲜牛奶在冷柜里排好了队，烤箱开始翻滚出香气，卤蛋锅子的温度达到沸点，包子入屉，面包入炉。这些便利店、早点摊、小吃铺子的生计，在夜幕中开启。他们的不眠之夜，也把新鲜水果带到了顾客面前，把晚归者送回了家，让旅人有处安居，让更多人在清晨拥有温暖的饱腹感。无数种确定性在一个又一个这样的夜晚诞生，太阳升起不再作为生活与休眠的严格标记物，这些确定让人感到安全。感性地说、粗略地看一看，零点后社会生活依然丰富、公共服务持续稳定的地方，的确更发达，更具活力。有人在深夜前往电影院，就有人在深夜运营电影院。那些诞生在零点后的确定性，意味着更包容、更可靠、更倾向于尊重和满足个体需要的社会环境。当然，我们也应该意识到，赞许午夜的价值，享受零点后的价值，不是在鼓励牺牲个人健康，突破自然规律的底线。熬夜加班的员工，合法的劳动权益应该得到保障；熬夜送餐的年轻人，可以拥有更多的就业选择……不只是感恩零点后人们的付出，我们更应该思考，科技能做什么，职能部门应做什么，整个社会要做什么。不管人们在何时何地以何种方式奋斗，都应该确保他们有时间、空间和健康的休息，安心无愧地休息。

“白天会懂夜的黑。”新年的钟声在零点敲响了，此刻是午夜，但零点从来都是新日期的起点。



时达恒站在造雪机旁观察出雪情况。



夜间，铲雪车在园区里工作。



喷出的雪花落在了时达恒的身上，帽子上很快沾满雪。

在最冷的夜里造最美的雪

中青报·中青网记者 宁迪

离雪道顶端4米多远处，大家停了下来，把造雪机推到了雪道中央偏左侧的位置，开始研究造雪机出雪口的朝向。今晚吹的是西北风，造雪机出雪口朝着顺风方向吹能吹10多米，逆风吹只有三四米。”时达恒决定，先向雪道左侧打雪(打雪是工作人员的日常叫法)，再向右，然后一点点从上到下。时达恒是造雪师里的“老司机”了。雪场从上到下，从左到右，都要有新雪覆盖，且雪的厚度要均匀。造雪虽不需要借助太多的工具，但造雪机的摆放、移动和吹雪的时长，却需要有经验的造雪师作判断。摆放好造雪机，一些工作人员跑回雪道外，拽起长长的水带，连接到造雪机上。零下20多度的夜里，水带不抗冻。从园区设备室拿出来被拖上雪道的二三十分钟，有的水带已经被冻得硬邦邦的了。如果一会儿连上水，冲不开水带，就要想办法先给水带解冻。闭园后，大家的工作就进入了倒计时。夜间工作人员需要在五六个小时内完成园区的维保工作，片刻都耽误不得。通常晚上10点左右游客开始减少后，大家就会把造雪机拉到合适的位置，等待一个点位没有游客后，立刻开始夜间的造雪工作。时达恒告诉中青报·中青网记者，冬天气温低，后半夜更是一年最冷的时候，水带从室内拿出来后不能闲置时间太长，大家要迅速把造雪机运到点位开始工作，否则水带冻住会影响出水和造雪。这晚，大家运气不错。几条水带接上后，一通水，被冻住的水带也被水流冲得“鼓”起来，可以正常使用。

造雪机通电后，轰隆隆的发动机声在冬夜里回响。随着风扇扇叶的快速转动，雾化的水雾被吹到空气中飘散，片刻间水雾变成雪花，在空中起舞，再缓缓落地。夜间，园区一共4台造雪机进场，同一时间，其他点位的造雪机也开始打雪。造雪机周围离不开人。每个点位由五人一组的造雪师负责。前面的造雪师要时刻关注出雪量，不时测量雪的厚度。几个来回，他们帽子上结了霜，睫毛和口罩也结了霜。后面的造雪师则负责拖拽电线和水带。数九寒天的夜里，要持续数小时在户外工作，保暖半点不能马虎。羽绒服或是军大衣裹在外，里面是棉衣棉裤，还有棉帽棉鞋都要“全副武装”上。站在户外，不戴口罩的话，多吸几口凉气，有时就会被冷空气刺激得咳嗽起来。园区工程部还给大家配备了专用的蓝色胶皮防水的大手套，内衬加绒用以抗寒。夜后，游客离开，五彩斑斓的冰灯关闭，照亮园区的只有路灯发出的冷光。先前园区里人潮涌动留下的暖意，不知不觉早已消散。冷风一吹，更觉寒冷。时达恒往返于不同点位检查大家的作业进度。一夜下来，走上两三步是常态。他特别不放心滑雪场那边，因为造雪机要从上往下移动，大家必须掌握好方向和力度，否则造雪机就会冲下雪道。夜间的工作是一场接力赛。造雪师工作前，开着压雪车的司机要把所有的雪面和雪道压平。造雪工作完毕，清晨开园前，压雪车还要做最后一次压雪找平。除了造雪，园区的几处冰场也要进行维保，有的冰场是冰上卡丁车游乐区，一天下来冰面有许多凹凸不平，司机开着专业的机械车，把冰道上的雪清理干净后再进行滑冰，前后两个司机接力。50岁的李国良是当晚园区里唯一一辆铲雪车的司机。每天夜里，他都要把园区不同景点里多余的积雪和碎冰铲走，运到指定点位。来回往返，直到凌晨四五点以后才能休息。不知不觉，1979年出生的时达恒已经做了16年造雪师。还记得当年自己看到园区工程部的招聘启事，造雪师这个岗位让他充满好奇。上岗前，他和同事一起参加了培训，那时，冰雪大世界还在旧址，面积也没有现在大，要造雪的点位和时长比现在在少。随着冰雪大世界的名声越来越大，园区也从旧址搬到了新址，今年，园区面积创新高，也是造雪师们工作量最大的一年。16年间，时达恒见证了造雪机的升级换代和景区供水系统、净化设备的改善。这些变化总结起来就是“造出的雪品质更好了，更白更细腻”。凌晨四五点，园区大部分地方已经重新盖上了皑皑白雪，大家回到园区外的生活区休息一下，有人会煮点面条吃补充体力，有人会抓紧时间睡一会儿。早上7点，大家又返回园区，赶在开园前继续工作。司机开着压雪车开始最后一道工序，待到雪地平平整，重回洁白，游客们就要来了。天气回升和大风天气，2月15日24时起，冰雪大世界正式闭园。但这群造雪师的工作还在继续，他们这几天要对造雪机进行保养维护，待到下一个冬季，再赴冰雪之约。

“地铁人”用黑夜连接白天

中青报·中青网记者 黄丹玮 王羽璋 实习生 刘雨可 任君

2月2日0点27分，北京地铁1号线八通线末班列车从正线驶回古城车辆段，车辆检修员们的工作持续到了新的一天。0点前，他们已经为33辆列车进行了“全身体检”。地铁停运后的“天窗期”，只有短短3个半小时。线路白天运行繁忙，各类检修维护工作都必须在这个空档里争分夺秒地完成。在轨道两侧的黄线外，车辆检修员赵海军保持蹲姿，眼睛跟随着缓缓驶入车库的地铁电动客车，检视着车辆运行时零部件的状态。人行10余年，他和同事们一样，练就了“顺风耳”，除用肉眼观察外，听声音也能大致判断问题所在。凌晨的列车检修库里，顶部的灯光将并列停放着的地铁电动客车照得锃亮。列车停稳后，赵海军绕着6节车厢一圈，另一位检修员则进到车辆下方，从前至后对车辆零部件按照日检标准进行巡查，确保列车的各项指标都正常。现场的检修员说：“我们的工作就是把它给照顾好啊。”北京地铁1号线是新中国首条地铁线路，比在场多数人的年龄都要大，开通至今已近55年历史，日均客流量超100万人次。春运期间，80后车辆检修员杜亚光和同事们的神经绷得更紧。本就是“夜猫子”的他们，在0点后的冬夜里愈发精神。2月2日凌晨1点半，在车辆检修区域附近，传来一阵“乒乒乓乓”的敲击声。地铁线路维修工拿着轨道尺、道钉锤、扳手和撬棍等工具，正在调整轨道的几何尺寸。这是一项精细到毫米的技术活，误差要控制在标准轨距+4mm或-2mm之间，大致是一支铅笔横截面的半径，十分考验工人的精细化检修维护水平。白天，地铁列车在通过曲线时对轨道有所冲击。夜间，需要对轨道进行检查并根据受影响情况进行几何型位调整。在零下10℃的北京冬季，呼气会有“白雾”。项目值班线路安全质量管理人员王岩告诉中青报·中青网记者，这还不算冷，一干起活来说不定还能热出汗。“1米一测量，1公里就会弯腰1000次。”这群常年与月亮、星星为伴的夜行者，在检修时全神贯注地看着脚下，关心每一颗钉子、每一根枕木、每一条道岔，鲜有时间驻足欣赏夜空的景色。他们常年“霸榜”微信朋友圈步数排行，平均日行8公里。时针走到凌晨4点半，冬夜的月还悬挂在枝头。1号线八通线始发站古城车站内，站务人员已点名完毕，整装待发。他们“唤醒”地铁系统，启动扶梯、安检设备，检查购票设施、闸机情况和站内显示屏，确保在黎明前以最好的状态开门迎客。事实上，在此前地铁停运后的4个多小时里，站内工作也并未停止。还有数十名不同工种的工作人员，在不为大众熟知的地方默默坚守。站务员、综控员、电梯维修工、隧道检修员、保洁员……当整座城市陷入沉睡后，他们的故事才刚刚开始。日复一日，年复一年。4点57分，天还没亮，首班地铁如约而至。首批乘客的红色年货提包和地铁站内贴着的“福”字交相辉映，行李箱滚轮轻轻地摩擦着地面，哗啦作响，那是过年回家的声响。扫一扫 看视频



车辆检修员正在工作。



地铁线路维修工正在调整轨道的几何尺寸。



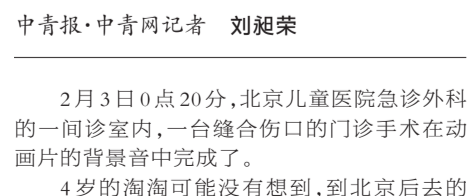
2月6日晚，北京儿童医院急诊外科医生正在给患儿处理手部伤口。

中青报·中青网记者 刘超荣

急诊医生的深夜守护

当天，恰好是急诊外科医生韩金宝值班，淘淘手部伤口的缝合由他负责。对韩金宝来说，手部缝合只是一个很小的门诊手术，局部麻醉即可，然而还没等缝合开始，淘淘就大哭不止。情急之下，妈妈拿出手机给淘淘放了个动画片，孩子的哭声终于止住。缝合完成后，韩金宝给淘淘手上了绷带。做完后，他对淘淘说：“你看，叔叔给你做了个棉手套。”儿科急诊是一个很有挑战性的科室，韩金宝说：“因为来的孩子都很急，需要用最短的时间获得最有用的信息，同时用最高的效率把孩子的病治好，把命保住。”韩金宝现在是急诊外科的住院医师(以下简称“住院总”)，需要全面及时掌握留观、住院患者的情况，尤其是危重症患者和术后患者的病情变化，还要负责组织并参加多病种疑难、危重症患者的会诊、抢救和治疗工作，可以简单地理解为：“科室所有管理病人的工作在这里汇总，下级医生所有搞不定的临床方面的事

金宝感觉自己“被掏空”了。住院总几乎是每位临床医生必经的历练。韩金宝明白，这么高强度的工作过后，个人能力也会得到快速提升。急诊科医生的成就感也在“补给”韩金宝。把那些送来时奄奄一息的孩子抢救下来，一家人的希望也被“抢救”了下来。尤其是自己当爸爸后，韩金宝更能共情家长，也更能体会到自己工作的价值。当然，还有一些孩子没有被抢救回来。让韩金宝印象深刻的是他之前在儿科轮转时遇到的一名8岁患儿。孩子送来时，病情已经非常严重，在医院里住了两天，还没来得及看清楚病因，孩子就去世了。孩子的爸爸是40多岁的汉子，孩子去世时，爸爸在孩子的床边一边唱歌一边哭。这个场景给了韩金宝很大的冲击，第一次深刻感受到了医学的局限性。此后的工作中，韩金宝逐渐与医学的局限性和解。医学注定无法解决所有的生老病死问题，但的确在解决越来越多的问题。缝合完淘淘的伤口后，韩金宝又安抚了孩子。离开时，淘淘情绪已经放松了下来。在下一位患儿到来前，韩金宝可以稍稍松口气，积蓄体力应对随时可能出现的情况。



2月3日0点20分，北京儿童医院急诊外科的一间诊室内，一台缝合伤口的门诊手术在动画片的背景音乐中完成了。



扫一扫 看视频