

这天“天窗”点的时间是午夜23点10分至凌晨1点10分，期间室外温度正在降至一天中的最低点

“天窗任务书”在深夜下达

时间：1月20日 地点：兰州电务段陈官营信号工区 气温：零下10摄氏度

■本报通讯员 杜守烨 邓哲 本报记者 康劲

示着坚守岗位一整天的职工们已提前进入“战备状态”。

21点整，张俊华组织工区召开全员班前会，下达“天窗任务书”，详尽布置点内任务、宣读劳动作业安全卡控措施。历时80分钟的小会在他的主持下内容紧凑，环环紧扣。

为了尽可能地减少设备维修对列车通行的影响，工区“天窗”时间基本都被安排在午夜。为了保证施工和维修人员的人身安全及列车的运行安全，通过调整列车运行图，为施工和维修作业预留时间，在此时间段内，没有列车通过，这个时间段就叫“天窗”。

这天“天窗”点的时间是午夜23点10分至凌晨1点10分，期间室外温度正在降至一

天中的最低点，大家不得不接受“三九天”深夜室外作业的考验。但对工区来说，这又是一件“幸福”的事，因为在春运开启前，接连几天的成宿作业之后，他们终于可以在今晚睡个早觉了。

23点10分，“天窗”任务正式下达。职工们相继开盖道岔转辙机设备，在安全帽头灯光源的指引下更换机内小小切削元件，逐台推进，一米不漏。车间干部杨惠忠借助手电筒打开轨道电路箱盒，逐个检查设备检修质量及检修记录情况。

陈官营站区气温降到了零下10摄氏度。此刻，年过半百的老职工于云正蹲在一台刚刚检修过的转辙机旁，摘下手套一笔一画地签下他的名字。记录本上显示，这台设备上一次的检修日期，仅仅在三天前。

于是下行“天窗”，因此上行方向还是不断会有列车通过。伴随着呼啸将至的列车，记者现场记录下这样一段对话——“室外防护员孟凡慧，列车K591次陈官营站正线通过，现已三接近，请立即下道避车！”

防护员在“天窗”维修中功不可没，他是联系室内外作业的“通讯频道”，是长在作业人员身上的“第二双眼”。

下行线西端的杨军师傅对于道岔杆件严丝合缝的调整，确保了列车在高速过岔时的安全平稳，一旦与标准偏差稍大，就有可能造成道岔卡口、列车脱轨等危险。如此考验技术性与责任心的任务，在微光下他依然干得毫厘不差。

不远处的青年职工司永鹏也绝不放过一颗螺丝，他说：“可别小看这螺丝紧固和丝扣滴油，平常如不多加注意，关键时刻就是事故隐患。”

“天窗”点接近尾声，杨军同样不忘信号机箱盒内的配线检查，经过他的巧手，冗长的线脖已被他修剪得整齐美观。轨面绝缘测试也是“天窗”必修项目，这需要作业人员在钢轨连接板两侧用锤子狠狠地砸出锈蚀的豁口作为测试点，以使数值更加准确。

并肩走在道心的两位女同志格外引人注目，她们手持电筒巡检，在两个小时的“天窗”点内，已经细致完成了陈官营站东西两端往返近6公里的轨缝隐患检查。

对她们来说，无法正常顾家的午夜工作实属不易。女工刘兰青抬起头来，欲言又止。身旁的姐妹井培芳替她开了腔：“其实她现在挺难的，儿子今年准备参加高考，丈夫又是铁路警察，常年奔走在外。”听了姐姐的话，刘兰青说：“只要我们的工作能确保旅客安全回家，心里也就觉得值了。”

0点50分，工区圆满完成陈官营站下行“天窗”任务。此刻，东西往返的列车在轨道上双向驶过，车厢里的旅客已进入梦乡……

【班组现场】

把水浇到树根上

■李如飞

1月15日，笔者遇到河南油田水电厂心理健康协会会员、网络信息班员工李斌，他正在该厂的心理咨询室，利用厂工会刚刚购置的“心理沙盘”为同事肖刚作心理测试。从测试结果上看，肖刚心态积极，对未来充满希望。

石化行业是连续生产行业，许多一线班组劳动强度高，危险系数大，工作时间不规律，这些因素都可能影响员工的心理健康。前年，河南油田水电厂曾在一线班组做过抽样调查，存在心理问题的员工高达14.5%。人到中年的李斌就曾经因为心理压力过大，而出现过烦躁、焦虑等心理问题。

心理问题看似小事，却是大事，如果不进行及时干预、救助，很可能发展为大病，影响到员工的工作、生活和班组的安全、和谐。

河南油田于去年6月建成了“心理健康指导中心”，并出台了《员工帮助计划》，帮助员工及其家属解决心理问题。水电厂还确定了“班组都有心理辅导员”的目标，鼓励班组员工参加心理咨询师培训和资格考试，为班组员工提供心理服务。李斌就考取了国家三级心理咨询师资格。

针对部分班组员工在心理咨询师面前无法敞开心扉，畅谈心声的问题，今年年初，该厂工会又专门购置了“心理沙盘”和600多种心理测试沙具，让员工借此传达自己的心理问题，接受心理咨询师的帮扶。

对部分重点生产班组，水电厂还把心理健康作为班组员工素质达标的重要内容，专门建立了员工心理健康档案，及时开展心理疏导和心理救助等活动。

河南油田水电厂双河水厂运行班，由于生产任务重，管理比较严，员工工作压力比较大。以前，在运行班里，不服从工作安排、同事之间斗嘴，成天怨声载道的事情时有发生。通过企业的心理帮扶和班组的心理疏导，员工的怪话少了，笑容多了；吵架斗嘴的少了，互帮互助的多了。班组去年还被评为水电厂的“金牌班组”。

看着班组的变化，班长朱云峰深有感触地告诉笔者：“企业关注员工的心理健康，那真是把水浇到树根上了。”

【聚焦班组】

寒冬里的他们

屋檐下挂着半尺多长的冰凌，大家脸上却淌着汗水

冷热两重天

大家没有休息片刻。检修工左鹏、马吉军、万勇立即用绑线固定电缆，两名电工杜勇和张丰民在二次确认断电情况下，一人连接控制线，另一人压线鼻。

狭小的空间里，没有语言交流，大家配合默契、有条不紊地工作，不时传来员工跺脚的声音。环境温度低，干着活虽然头上冒汗，但脚下还是很冷。

在原料二区，正逢3号熟料窑计划检修。停窑仅12小时，当班的生产乙班就派人开展了窑内打砖工作。已打砖一个多小时的值班长王庆涛从窑内走出，身上的毛衣和工作服上衣全部湿透，此时操作工王和新、徐立强风风火火地从岗位赶来，两人马上拿起风镐，进入窑内打砖。

按照工区要求，他们这个班要在保证其他窑正常生产熟料的前提下，负责3号熟料窑打砖13米，工作量很大。窑内温度有40多摄氏度，窑外温度低于零度，真是冷热两重天。

值班长王庆涛擦了擦脸上的汗水说：“前期人员优化配置，岗位人员减了不少，现在是一个人当成三个人用，但职工的干劲还是很足。”说完，他向5号窑快步走去，系统巡检的时间到了。

工长赵庆东强调了本班工作要求，重点进行劳动安全提示。“今夜气温将降到零下7摄氏度，有霜，作业时一定不要踩钢轨面以防滑倒受伤。”大家都点头称是，然后立即分头赶往南北待检室，夜班正式开始。

该班作业地点位于江苏省徐州市北郊，属野外作业，安静的深夜里，只有检车员严格执行作业标准，用检车锤敲击铁路货车配件的声音清亮地传来。这些被称为“车辆大夫”的检车员必须对到达铁路货车进行检查修理，消除各类危及行车安全的故障。

赵庆东介绍说，“车流密集到达时，每组作业人员得连续露天作业两个半小时才能回待检室暖和暖和，有时候夜餐也顾不上吃。”

深夜11点40分，52岁的老师傅张贵停兴冲冲地回到北待检室，端起妻子做的可口夜餐美美享用，才吃到一半，待检室的扩音器里又传来消息：“道60651次开过来啦。”检车工作实行的是半军事化管理，张贵停立即放下饭盒，拿起检车工具又投入茫茫夜色中。

“天这么冷，最怕的就是故障处理不顺利。”检车员申建民感叹。果然，1月21日3点多，气温降到零下7摄氏度，他也迎接了一次严重考验。当他快完成一趟车的检修任务时，突然发现了一只闸瓦有金属镶嵌物，且磨耗过限，必须更换。可他怎么砸也取不下故障闸瓦，直到工长赵庆东带着撬棍赶来帮忙，问题终于迎刃而解。申建民对赵庆东竖起了大拇指。

根据作业过程，有人计算过一个检车员作业完一趟列车所走的路近2公里，还必须精神高度集中地用手电照，用锤敲，用笔记，其疲累可想而知。

1月20日夜班下到三班共检修货车36

车辆大夫

■缪华

1月20日夜，笔者全程跟踪了上海铁路局自控型标杆班组南京东车辆段徐州下行运用车间下到三班的作业，见证了铁路货车检车员寒夜中作业的苦与累。

19点40分，一声长长的哨音响起，下到三班15名检车员集合点名，只见大家穿戴厚厚的棉衣棉裤，携带对讲机、手电、检车锤、红外线点温仪、精神抖擞地列成两队。

工长赵庆东强调了本班工作要求，重点进行劳动安全提示。“今夜气温将降到零下7摄氏度，有霜，作业时一定不要踩钢轨面以防滑倒受伤。”大家都点头称是，然后立即分头赶往南北待检室，夜班正式开始。

该班作业地点位于江苏省徐州市北郊，属野外作业，安静的深夜里，只有检车员严格执行作业标准，用检车锤敲击铁路货车配件的声音清亮地传来。这些被称为“车辆大夫”的检车员必须对到达铁路货车进行检查修理，消除各类危及行车安全的故障。

赵庆东介绍说，“车流密集到达时，每组作业人员得连续露天作业两个半小时才能回待检室暖和暖和，有时候夜餐也顾不上吃。”

深夜11点40分，52岁的老师傅张贵停兴冲冲地回到北待检室，端起妻子做的可口夜餐美美享用，才吃到一半，待检室的扩音器里又传来消息：“道60651次开过来啦。”检车工作实行的是半军事化管理，张贵停立即放下饭盒，拿起检车工具又投入茫茫夜色中。

“天这么冷，最怕的就是故障处理不顺利。”检车员申建民感叹。果然，1月21日3点多，气温降到零下7摄氏度，他也迎接了一次严重考验。当他快完成一趟车的检修任务时，突然发现了一只闸瓦有金属镶嵌物，且磨耗过限，必须更换。可他怎么砸也取不下故障闸瓦，直到工长赵庆东带着撬棍赶来帮忙，问题终于迎刃而解。申建民对赵庆东竖起了大拇指。

根据作业过程，有人计算过一个检车员作业完一趟列车所走的路近2公里，还必须精神高度集中地用手电照，用锤敲，用笔记，其疲累可想而知。

1月20日夜班下到三班共检修货车36

身上溅的水很快变成冰，上水工就得穿着“冰服”干活儿

上水想着用水人

时间：1月22日 地点：沈阳北站准备车间上水二班 气温：零下18摄氏度

■本报记者 顾威

1月22日早上9时30分，记者跟沈阳北站准备车间上水二班工人一样，穿上带反光条的防护服列队走向从满洲里开来的1302次列车，准备上水。

准备车间党支部书记张健告诉记者，上水是北站最苦、最累、最脏的活儿。凡是新招进来的青年工人大多数要先分到这个班，让他们树立吃苦耐劳精神，树立“上水想着用水人”的服务旅客意识。他在这个岗位就干了4年。

两条线路中间最多只有3米，路轨下是散落的石砟，中间铺出了一条石板路。张健说，过去，上水工就走在石砟上，有时一天就要硌坏一双鞋。后来他们想了一个办法，找来旧石板，铺出一条小路，人走在路上舒服了不少，也不像过去那样费鞋了。

按照规定，停靠时间在6分钟以上的列车就得加水，每次加水去5个人，每人负责上3节

车厢的水，每节上3吨。每个班平时要给85列客车加水，春运时因为增加了“临客”，上水最多时达到120列。平均每人一个班下来大约要走20公里，完成大约15吨的上水任务。

看着二班班长于群将水管插向进水口时，看到了让人非常不舒服的一幕：与上水口距离很近的还有排水口、排污口。排污口沾了不少大便，即使是三九严寒天，也能闻到一股难闻的气味。于群说，夏天更难闻，如果上水时不小心，脏物还能沾到手上、身上。

正在上水工上水时，排水口哗啦地往下淌水，原来是上边有乘客在洗漱。于群说，排水口的水溅到身上、鞋上也是常事。

还有，冬天由于天冷，有时上水口里边结冰了，上水时不知道，水龙头一打开水就反而喷出来，喷得上水工一身一身。

最辛苦的是夜班，车多，有时一列接一列。列车上水集中时，即使身上、鞋上溅上了水，上水工们也往往两三个小时都不能回休息室。休息室预备了烘干机和工装，但他们一忙起来，根本没时间去。冬天水很快变成冰，上水工就得穿着“冰服”干活儿，滋味自然不好受。而两三个小时下来，上水工往往一身大汗，一摘帽子，头上热气腾腾。

上水工张颖严告诉记者，上水工辛苦，也没有什么技术含量，但这是“良心活”，每

个班平时要给85列客车加水，春运时因为增加了“临客”，上水最多时达到120列。平均每人一个班下来大约要走20公里，完成大约15吨的上水任务。

看着二班班长于群将水管插向进水口时，看到了让人非常不舒服的一幕：与上水口距离很近的还有排水口、排污口。排污口沾了不少大便，即使是三九严寒天，也能闻到一股难闻的气味。于群说，夏天更难闻，如果上水时不小心，脏物还能沾到手上、身上。

正在上水工上水时，排水口哗啦地往下淌水，原来是上边有乘客在洗漱。于群说，排水口的水溅到身上、鞋上也是常事。

还有，冬天由于天冷，有时上水口里边结冰了，上水时不知道，水龙头一打开水就反而喷出来，喷得上水工一身一身。

最辛苦的是夜班，车多，有时一列接一列。列车上水集中时，即使身上、鞋上溅上了水，上水工们也往往两三个小时都不能回休息室。休息室预备了烘干机和工装，但他们一忙起来，根本没时间去。冬天水很快变成冰，上水工就得穿着“冰服”干活儿，滋味自然不好受。而两三个小时下来，上水工往往一身大汗，一摘帽子，头上热气腾腾。

上水工张颖严告诉记者，上水工辛苦，也没有什么技术含量，但这是“良心活”，每

个班平时要给85列客车加水，春运时因为增加了“临客”，上水最多时达到120列。平均每人一个班下来大约要走20公里，完成大约15吨的上水任务。

看着二班班长于群将水管插向进水口时，看到了让人非常不舒服的一幕：与上水口距离很近的还有排水口、排污口。排污口沾了不少大便，即使是三九严寒天，也能闻到一股难闻的气味。于群说，夏天更难闻，如果上水时不小心，脏物还能沾到手上、身上。

正在上水工上水时，排水口哗啦地往下淌水，原来是上边有乘客在洗漱。于群说，排水口的水溅到身上、鞋上也是常事。

还有，冬天由于天冷，有时上水口里边结冰了，上水时不知道，水龙头一打开水就反而喷出来，喷得上水工一身一身。

最辛苦的是夜班，车多，有时一列接一列。列车上水集中时，即使身上、鞋上溅上了水，上水工们也往往两三个小时都不能回休息室。休息室预备了烘干机和工装，但他们一忙起来，根本没时间去。冬天水很快变成冰，上水工就得穿着“冰服”干活儿，滋味自然不好受。而两三个小时下来，上水工往往一身大汗，一摘帽子，头上热气腾腾。

上水工张颖严告诉记者，上水工辛苦，也没有什么技术含量，但这是“良心活”，每

个班平时要给85列客车加水，春运时因为增加了“临客”，上水最多时达到120列。平均每人一个班下来大约要走20公里，完成大约15吨的上水任务。

看着二班班长于群将水管插向进水口时，看到了让人非常不舒服的一幕：与上水口距离很近的还有排水口、排污口。排污口沾了不少大便，即使是三九严寒天，也能闻到一股难闻的气味。于群说，夏天更难闻，如果上水时不小心，脏物还能沾到手上、身上。

正在上水工上水时，排水口哗啦地往下淌水，原来是上边有乘客在洗漱。于群说，排水口的水溅到身上、鞋上也是常事。

还有，冬天由于天冷，有时上水口里边结冰了，上水时不知道，水龙头一打开水就反而喷出来，喷得上水工一身一身。

最辛苦的是夜班，车多，有时一列接一列。列车上水集中时，即使身上、鞋上溅上了水，上水工们也往往两三个小时都不能回休息室。休息室预备了烘干机和工装，但他们一忙起来，根本没时间去。冬天水很快变成冰，上水工就得穿着“冰服”干活儿，滋味自然不好受。而两三个小时下来，上水工往往一身大汗，一摘帽子，头上热气腾腾。

上水工张颖严告诉记者，上水工辛苦，也没有什么技术含量，但这是“良心活”，每

个班平时要给85列客车加水，春运时因为增加了“临客”，上水