



每个夜晚都有人守护

——走近城市“夜行者”



“拉丝班”的老司机



夜幕降临，行人归家。作为一个在繁华都市中极易被忽视的存在，夜班公交车满载着人们的疲惫与期待，穿梭在城市的大街小巷，见证城市最黑的夜，迎接清晨最亮的光。

在南京，夜班公交车共有37条，线路蜿蜒曲折，总长达722公里。Y11路便是其中一条，它始于宁工新寓站，终于南京站·南广场东站，全程17站。在这条线路上，司机刘旭瞳已坚守8年。对他来说，将每位夜归人平平安安地送回家就是工作的最大意义。

“家里就我有了白头发”

54岁的刘旭瞳，一生几乎都与车为伴。在2009年进入南京公交第四客运公司之前，他走南闯北，出租车、旅游大巴、火车等各种车他都驾驶过。步入四十不惑之年，曾经充满闯劲的他，渐渐收敛“锋芒”，“以前年轻时到处闯，40岁之后就想找个安稳工作，能更好照顾家庭”，因此他选择了离家不远的第四客运公司，而这一干就是15年，头7年他一直开的是白班公交车，2016年由于夜班公交车缺人手，他主动请缨，从此与Y11路为伴，而这一干又是8年。从晚上休息切换为晚上上班，时间的扭转，让刘旭瞳的头上渐渐多了白发，“我们家里人都没有白发，就算是我八十多岁的母亲，也几乎没有白发，除了上夜班的我”，刘师傅笑着说道。

为什么叫“拉丝班”？

在第四客运公司内部，对末班公交车有个口口相传的称呼：“拉丝班”。为何称其为“拉丝班”，或许是末班车的英文为：last bus，因此司机师傅们用中文谐音称其为“拉丝班”。

一个称呼似乎没有什么稀奇，但对刘师傅来说，却意

味着要熬最晚的夜，站最后的岗。晚上10点左右，刘师傅便提前到岗，签字、拿钥匙、检查车况……发车前的规定动作，他一丝不苟，照章办事。当一切工作准备妥当，刘师傅走进休息室，喝一口事先泡好的浓茶，静静等待晚上11点的到来。

“叮咚，欢迎乘坐Y11路公交……”随着电子播报员声音响起，Y11路准时开启长达17站历时40分钟左右的夜间之行。如果轮到值“拉丝班”，这样的行程，刘师傅要往返7趟。“拉丝班”时间为凌晨4:30，这个时间点是人最容易犯困的时候，但刘师傅却很少犯困，用他的话说，“时差倒过来了，已经适应了”。

“放平心态，和曾经的自己比较”

每周上五休一，每年上班300多天，节假日几乎与他无关。长期的夜班工作以及生物钟的颠倒，很容易让人身心疲劳。但对刘师傅来说并非如此，“我的性格是比较安静的，夜晚的街道安静、人也少，我就会很放松、很享受”。将工作当成一种享受，一直是刘师傅挂在嘴上的一句话。如此积极的心态，或许与他一直信奉的生活哲学密不可分——“不管工作还是生活，人一定要放平心态，做好自己，不要横向和别人攀比，要纵向和过去的自己比较，只要现在过得比以前好，那就应该感到幸福。”从年轻时的四处漂泊到如今的安定稳妥，经历时间的洗礼、人生的磨炼，刘师傅学会了如何更好地工作与生活。

一条线、一段路、一场公交人生。于黑夜中启程，由Y11路陪伴见证，从一而终。在刘师傅眼中，这就是一份普通的本职工作，“虽然我的工作昼夜颠倒，有点苦和累，但也没有什么特殊的，只是将乘客平平安安送到家”。
见习记者 付饶



骑手队长的“飞驰人生”

傍晚六点，骑手张薇薇穿上市外制服，戴好头盔，跨上电动车，转眼消失在夜幕中，开启当天的夜晚送餐。

三年前，张薇薇踏入外卖配送行业，从最初的众包外卖员到成为如今“饿了么”南京分公司骑士驿站的一名站长，她的每一步都充满挑战与冒险。

曾经的张薇薇是一名“斜杠青年”，在老家经商，开过婚纱店、卖过建材、经营过网吧和奶茶店。然而，经历几次失败后，即使负债，她也没有放弃对美好生活的追求。来到南京后，她选择成为一名外卖员，白天照顾家庭，晚上跑单。后来，她努力成为全职外卖员并担任队长，虽然工资有所提高，但肩上的担子也变得更重了。

作为骑手驿站的队长，张薇薇也要承担更多的责任。骑手们的排班从六点五十早班一队开始，晚上八点夜宵二队结束。她的手机里设置了十多个闹钟，在每个送餐时段都要上线确认队员们的到岗情况。“队长的手机都是二十四小时开机的。”张薇薇说道，骑手驿站的队长需要第一时间解决所有队员的突发状况。为了应对突发状况，她购买了一台备用电动车，以便在队员车子出现故障时第一时间实现“送餐接力”。在采访中，张薇薇还不断接到队员的求助电话，大到帮队员租房，小到购买新头盔，她已经成为队员们的“百宝箱”。

夜间配送工作并非易事。夜间外卖的工作时间从下午六点到凌晨两点，甚至有些骑手从下午就开始忙碌，一直持续到夜里。夜间路上车辆虽少，但路况观察不易，突然冒出的车辆和闯红灯的人让安全问题成为首要难题。夜间订单量虽然相比白天会减少，但是骑手也相对较少，所以依然忙碌不停。

“来单了！”张薇薇的手机响了起来，这一单在离虹桥中心不远的老小区里。她快步走进店里，取到餐后轻车熟路地来到了小区里。“这附近的路我都已经记在脑子里了，根本不需导航。”她在楼下拨通了顾客的电话，顾客表示放门口就行。老小区里没有电梯，这一单在四楼，她拎着外卖三步并两步，一分钟不到便跑上了四楼。跑下来时，她的脑门



上已经有一层细密的汗珠。

为确保个人安全，平台为骑手们提供了反光背心，每周进行安全培训，统一检查电瓶车大灯，发放手电筒应对没有路灯的老小区。张薇薇更是将安全宣导内容写在纸上，放在手机壳背面时刻提醒自己。

夜间订单往往顾客需求各异。有时会遇到顾客点了外卖却联系不上的情况，但平台有相关政策保障，只要现场拍照证明无人接听即可离开。在配送过程中，张薇薇也与顾客有过许多温馨互动。摔倒后餐洒了，顾客不仅不要赔偿还关心她是否受伤；送餐时顾客递来一瓶水，都让她感到温暖。她还曾帮助盲人到达目的地，成为送餐片区的“活地图”。

“儿子，作业写完了吗？回去不用等我了，你先睡！”晚上九点一过，张薇薇便拿出手机给刚下晚自习的儿子打了几个电话，说完便又继续送下一单。当天她的班要干到凌晨两点。
见习记者 杨寅哲

因为热爱，快乐前行



安全的考虑，代驾们很少会主动与乘客搭话，有限的沟通往往只出现在行程的开始。“您好，我是滴滴代驾，您的手机号是多少？”在确认好单主手机号和车辆后，他们通常会默默地收起折叠电动车，将乘客安全送达目的地。但在沉默背后，他们有着自己所坚守的职业责任。

赵亮还记得不久前接到的一单，到达目的地时乘客已经醉得不省人事，怎么喊都喊不醒。虽然订单已经结束，担心乘客安全的赵亮没有离开，他想方设法联系到了乘客的朋友，嘱咐朋友尽快前来将乘客接走，并细心地将车窗打开一条足够通风的缝隙后才放心离开。“我们这行就是用心做好服务”，为了感谢赵亮细致周到的工作，有的乘客会支付小费表示认可，“最多一次有300，我印象特别深刻。”

在岗位上，他尽职尽责撑起夜归路；在生活中，他以平凡之举传递善良。即使只是素不相识的路人，赵亮也从不吝于伸出援手。在一个天色蒙蒙亮的清晨，刚结束工作的赵亮看到一个摇摇欲坠的醉汉，手机掉落在一旁。虽然已经十分疲惫，赵亮依然果断地上前扶起路人，将手机塞回他的手心，并报警求助，陪伴在醉汉身边直到警察到达才离开，“很普通的事，能帮就帮了。”

因为热爱，我为代驾发声

赵亮的脖子上每天都挂着一个便携相机，里面记录了代驾工作的日常。他在工作之余会将这些视频素材剪辑上传到抖音平台，如今也是个拥有上万粉丝的自媒体博主，“我的初衷是记录碰到的一些有趣的事，自己平时看看很有意思，后来发现喜欢看的人还挺多。”代驾们默默地穿梭于夜间，但是作为年轻人的赵亮用自己的方式为这一职业发声。

“现在我想把我的自媒体账号做起来，让大家了解代驾是什么，该怎么做。”如今，赵亮已经成了当地代驾圈中小有名气的博主，不少人看了他的视频加入代驾这一行列。短视频账号的走红使得赵亮备受鼓舞，他提高了账号更新的频率，也开始系统地学习新媒体运营的相关知识。说到此处，赵亮略显激动：“我想对镜头前想做代驾或者不了解代驾的朋友们说几句，虽然我们的顾客很多是喝醉酒的人，但是平台对代驾的安全是有保障的，社会上也有很多面向代驾的摆渡车、休息驿站等，请大家放心！”

见习记者 汤筱青

为“夜行者”照亮一束光

相关资料显示，2016年以来我国夜间经济规模快速增长，2023年预计达48万亿元，约三成的劳动者在从事不同程度的夜间劳动，涉及人口规模约1.92亿。庞大的夜间工作者群体，是推动城市夜经济发展的重要力量。但夜间工作时间的非常规性，对劳动者造成的多方面职业伤害，却鲜有人关注。

夜间工作者付出的成本不仅包括体力、脑力，还包括健康成本。夜间工作在很大程度上会导致生物钟紊乱，对身体健康和心理健康产生持续的负面影响。相关研究表明，一方面，夜间劳动通过扰乱人体的代谢过程，增加劳动者患上心血管疾病等慢性疾病风险；另一方面，夜班劳动与不良的心理健康结果有关，对焦虑情绪、认知障碍等都有很大影响，尤其是会增加抑郁的风险。

夜间工作时间的特殊性，所带来的职业伤害不可避免，但现代社会许多行业离不开24小时运转，例如医疗、交通、通信等行业。因此，如何最大限度优化夜间工作者工作环境，保障夜间工作者切身权益，亟需社

会各界合力共振。这不仅需要夜间工作者自身加强自律，保证白天充足睡眠，注意合理饮食，适度运动，增强体质。更需要企业实行人性化用工，合理控制夜班频次和时长，例如采取弹性夜班机制，夜班期间提供营养餐、休息室，定期开展体检等必要保障，并给予足够加班补贴等激励。也需要政府部门充分重视夜间工作的权益保障，积极推动立法，在制度与法律层面进而实现对夜间劳动的规范和补偿。

随着夜间经济的迅速发展，将为从业者提供更大的就业空间，也意味着越来越多的从业者将加入到夜间工作者的队伍中，希望社会各界共同努力，给予他们足够的关注与关怀，从而营造良好的就业环境。付饶



扫码收看精彩视频