

“一个人”的春运

新华社 杨绍功

春运期间,高铁在大地上呼啸而过,不少人正乘着车奔向回家的方向。而有一些人,独来独往,远离喧嚣,守护着人们的平安与便捷。

“一个人”的试探

凌晨5点左右,一趟高铁列车从南京南站出发,以最高310公里的时速,一站不停地驶向上海虹桥。

这是每天沪宁线上的第一趟高铁,在公开时刻表上查不到,也没有人能买到票。因为,车上没有旅客,没有乘务员,只有一个司机。

中铁上海局南京东机务段动车司机王祖国要开着这趟空车,跑上一个多小时,确认夜间维护作业后的线路是否安全,后面的载客列车才能按时开行。

驾驶室里,只有仪表屏是亮的,映得王祖国的脸像涂了迷彩。弧形玻璃外,一段段枕木蹒向轮下,一根根电杆擦窗而过,城市的灯火点染着天幕,车灯照亮的两条铁轨仿佛没有尽头。车身划破空气发出轰鸣,被不断重复的踏板板声切断。王祖国不时喊口令带比画操作,单调刻板得好像机器。

只身“蹬雷”,无人相伴。这是43岁的王祖国11年来的日常。用他的话说,“年三十晚上,能轮到休班在家吃年夜饭,这么多年也不过三四次。”

沿线城市还没禁放时,过年开一路车能看一路烟花。“那是商务座都看不到的景象,但没人可以分享。”常人没有的独特经历,是王祖国的骄傲也是他的孤独。

清晨6点多,到站的“蹬雷车”改作载客列车。走出驾驶室,王祖国戴上大亮帽、拖着拉杆箱,逆行在人流中出站去。这是作为动车司机的他,工作中最喧嚣热闹的时刻。

擦肩而过的人们多数不知道,马上就要走的路,王祖国已经为他们走了一遍。

王祖国说:“不怕万次试探,只为万无一失。”

“一个人”的守护

火车拐个弯或颠簸一点,行李车里的上海客运段列车行李员张靓蓉都会提心吊胆,她急忙起身到车厢检查行李。

张靓蓉值乘的1462/1461次列车,从上海往返北京,30多年来改名不销号,被称为“京沪神车”。

单程22.5小时,平均每小时要停一站,全程平均时速不到70公里。“神车”神在停站多、速度慢、票价低,旅客乘车、托件都很方便。

药品、鲜花、教辅、零配件……有时可能还有一条狗——行包五花八门、数量不一,但每站停靠只有2-10分钟。张靓蓉指挥着工人连喊带跑、搬上搬下,1分钟内至少搬运15件,这是行程中最紧张的时候。

随着列车开动、车门上锁,行李车里只剩下张靓蓉一个人,对着126平方米满满当当的货物。

行李车没空调。夏天像个闷罐子,最高能有50℃;冬天是个凉屋子,外面几度,里面就几度。所幸,后来值班室装了空调。没事时,张靓蓉只需每隔一小时到车厢里巡查一次。

坐在值班室里,不能做与工作无关的事,张靓蓉只能像保姆一样守在那里,就像在给别人看孩子。20多年下来,路上哪段

颠簸、哪里转弯她都记得清清楚楚。

在车上过年是常态。这时候,张靓蓉最怕女儿来电话。值班时不能接,休息时不忍心接。“接了听着孩子喊妈妈,心里难受!”现在女儿读大学去了,张靓蓉一直觉得亏欠了她。

“一个人”的坚守

在上海局镇江站值班员左达华眼里,忙碌是克服孤独寂寞最好的方式。

长江和京杭大运河在镇江交汇,让镇江港成为中国43个主枢纽港之一。春节期间,企业提前补料、发货,大量货物从这里进出港,经镇(江)瑞(山)铁路进入京沪铁路干线。

上隍站与铁路南京货运中心上隍货场相连,成为这些货物的必经之路。左达华的任务,是安排列车进出站的轨道,就像是公路上的交警。不过,交警可以来回走动,而左达华所有的工作都要通过一套古董级的信号控制台来完成。

一个人独自值班,一个班就是24小时,平均办理12趟、86辆列车,春运期间还要更多些。这种班,每7年才能轮到1次年三十晚上休息。

左达华的家就在十几公里外的镇江市区,开车最快只要20分钟。但最大的问题不是回家,而是离家近在咫尺却要忍受孤独。

他在小站上像钉子一样守了19年。刚来时,周边荒凉得让他害怕,“毕竟只有我一个人,真出了事,喊谁去?”现在,小站依然偏僻。

每每夜深之时,窗外虫都不叫了,值班室里安静得能听到电流声,左达华还在等电话。这时候,他就盼着铃声响起,好让自己忙起来,“越忙越好,忙起来就不觉得孤独了。”

耐得住寂寞,才能守得住繁华。



日夜坚守保春运

春节临近,春运迎来客流高峰,铁路部门工作人员日夜坚守岗位,确保旅客安全、有序出行。图为1月21日晚,福州动车段洗车工在清洗动车组。

新华社 姜克红 摄

青藏铁路洗涤女工:一天清洗卧具5万件

新华社 王滢

清晨,天色微亮,青藏铁路劳动服务公司西宁洗涤车间已经机器轰鸣,洗涤工长文英带领27名洗涤女工开始了一天的洗涤工作。

一进车间厂房大门,热浪夹杂着洗衣粉和消毒液的气味扑面而来。室外寒气袭人,厂房里忙碌的女工们虽穿着单薄的工装却依旧大汗淋漓。

“一台洗脱机清洗小单大概1100个左右,被套大概320个,枕套2000个……”说起列车卧具清洗,西宁洗涤车间副主任蒋建军如数家珍。

西宁洗涤车间承担着中国铁路青藏集团有限公司管内18趟终到图定列车和临时旅客列车的被套、床单、枕套、台布等用品的洗涤工作。春运期间,洗涤车间内18台洗脱机、烫熨机、烘干机、折叠机在开足马力不停地运转。

“这段时间,每天要清洗的各类列车卧具5万多件。”文英说,随着春运开行临客趟数的增加,洗涤任务也更加繁重,“从每天早晨开始,我们要工作到深夜。遇上列车晚点,作业时间也就随之延长。”

从列车上卸下来的卧具首先要进行人工分拣,对被套、枕套、被单等卧具进行分类,把其中有污染的卧具和破损的卧具挑选出来,

方便洗涤和件数统计。文英说:“旅客列车型号不同,需要清洗的卧具数量和样式也不尽相同,清洗分类必须做到精准、细致。”

洗涤车间内外冰火两重天。熨烫区是整个车间内温度最高的区域,洗涤工的头顶是高达150℃的蒸汽管道,身前的熨烫机温度在160℃以上,整个车间温度接近30℃,加上清洗剂的味道,几乎令人喘不过来气,女工们干一两个小时就需要出去透透气。

点数、分拣、洗涤、消毒、熨烫、折叠、打包……女工们紧张又高效地完成着洗涤的一道道工序,“能让每一位旅客享受干干净净的服务,我们就感到很开心,不管多累也值了。”蒋建军说。

与时间赛跑 高铁站的外卖“接力赛”

新华社 郭杰文 孙楠

春运期间的南昌西站,一群身穿黄色马甲的高铁外卖小哥穿梭忙碌在高铁站,他们或身背蓝色保温箱,或手推外卖车,在列车进站停稳时,快速将餐食接力到列车员手中,立马转身开始下一单配送。

这是一场在高铁站上演的接力赛,热腾腾的高铁外卖是“交接棒”,从配送中心到站台的数百米路便是跑道。正在配送中心取餐的外卖小哥马涛说:“旅客在铁路12306网站下单后,车站餐饮店将餐食送到配送中心,我们根据旅客下单、列车进站顺序对送餐顺序进行合理规划,再送到列车乘务员手中,由乘务员分发给订餐旅客。这就好像接力赛,我就是其中的运动员。”

中午12时15分,马涛将32份餐食装进两个巨大的保温箱,搬到外卖车上,几分钟后这些餐食将被送到G1337次高铁列车停靠站台。“南昌西站共有22个站台,不同列车的停靠站台、编组和餐车位置有差异,我们必须在列车进站前找准停靠站台,提前到餐车位置等候,确保餐食准时交接给乘务员。”说话间,马涛熟练地推着外卖车沿最短路线通过20站台检票口,在12时22分到达站台指定位置。12时27分,G1337次列车刚停稳,马涛立马与列车乘务员对接,乘务员清点餐食准确无误后签字确认。这趟车配送刚结束,马涛又大步赶往配送中心取餐。

自2017年铁路12306网络订餐开通以来,马涛就在南昌西站负责给列车配送外卖,今年45岁的他送起外卖来依旧健步如飞。“高铁外卖与普通外卖最大的区别在于列车停站时间短,配送时间卡得很紧,一分钟都不能耽搁。”马涛说,列车停站时间只有几分钟,他遇到最惊险的情况是乘务员刚取餐回到车厢,车门就关上了。

2020年春运期间南昌西站日开行车次最高达412列,客流量大增,高铁外卖的订餐量也大幅上升。“平日每天送出300多单外卖,春运期间日均订单量翻了一番,最多时超过1000单,随着春节客流高峰到来,订单量还会增加。”南昌西站12306网络订餐服务中心负责人赵勇说。

每天步行两三万步是外卖小哥的常态,在客流量大的时候,为避免影响旅客正常通行,他们只能背着外卖箱爬楼梯。“虽然配送过程要快,但也要稳,不然外卖容易破损,直到把热乎乎的餐盒送到乘务员手中,我们才算是松了一口气。”马涛说。

中午和晚上集中用餐时间是高铁外卖小哥最忙的时候,平时一趟高铁列车的外卖订单量在10份左右,而到饭点,订单数量将倍增,最多时达50份。为了将餐食准时送到列车上,马涛和同事们经常要推迟几个小时才能吃饭。“虽然不能将餐食亲自送到旅客手中,但舟车劳顿的他们吃到热腾腾的饭菜,缓解旅途的疲惫,也是我们外卖小哥对春运服务工作的一份贡献。”马涛笑着说。