



拆洗、换新、折叠,这是列车“美容师”最日常的工作。

□本报记者 卢越 摄/文

2月6日,农历二十八,上午9时20分许,从北京始发的K819次列车到达终点站重庆北站。旅客们提着行李陆续下了车,各自奔向等待团圆の家。穿着蓝色薄工装、黑色运动鞋,背着一个黑色背包,40岁的赵中平站在站台上。等下客完毕,列车褪去热闹,她便上了车。

## “一提、一抖,一上、一下”,一干就是21年 看不见的列车“美容师”

赵中平是成都铁路局重庆客运段整备车间的一名整备工。1995年,该车间刚成立时,她就来了。这一干就是21年。

“拆洗、换新、折叠”

拆——这是赵中平上车后做的第一件事。

放下装着清洗工具的黑色背包,赵中平麻利地爬到一个隔间的上铺上,将床单拆下,丢到下铺,然后转身,再拆,再丢。

等拆完所有的床单、被套和枕套,将它们堆放在过道的小桌上后,赵中平开始干第二件事——换。

只见她将被罩反面朝外,两只手伸进去,抓住被罩的两个角,一提,一抖,原来反面的被罩,已被翻到了正面。只是几秒的时间,一条被子的被罩就换好了。

1.5米出头的赵中平,两只手臂高高地抬

起,提着换好被罩的被子,微微掂起脚尖。

“看清楚了吧?”她从被子后露出红腾腾的脸,一边问,一边又弯下身子,将被子放到床铺上,准备干最后一个动作——叠。

叠几乎是一瞬间的事儿。在将被子来回叠了4叠后,一条方块被子就成了一个四方形的“盒子”。

“拆、换、叠、拆、换、叠、折、换、叠……”她一次又一次地重复着这一整套的动作,等三个隔间“拆换叠”下来,她已是满脸通红,细密密密的汗珠将她额前的刘海黏在一起。

她卷着衣袖,一路小跑到乘务室,弯身抱起一叠洗净的被罩,又一路小跑到下一个隔间。

“热,真热。我背都湿透了。”她透过口罩,喘着气说。

在列车到达终点入库后,赵中平要在她所负责的软卧车厢36个床铺间进行卧具的“拆洗、换新、折叠”工作。之后,她还要负责包括厕所、洗脸间、乘务室、通过台等在内的列车清洁工作。

“这是个细致活,大小顶棚、板壁、铺腿儿……任何一个死角夹缝,都马虎不得。”要将一列车的这一整套整备工作做下来,赵中平至少需要四个小时。

### 转身的背影

赵中平每天要“接车”两趟——上午一列车,下午一列车。

“起身、弯腰,起身、弯腰,起身、弯腰……”这是她每天重复得最多的动作。这样的“一上一下”,赵中平在一个隔间几个流程要重复6次,一列车的9个软卧隔间重复54次,一天两列车,共重复108次。

赵中平还记得第一次独立工作时的情景:几个小时不间断地干下来,“整个身体都瘫了,身子完全直不起来。”她倒在床上,觉得手和脚酸得不像自己的。

现在,赵中平觉得这份工作挺好,“毕竟旅客需要一个整洁的环境”。

洗净的卧具还没送上车。趁这空档,赵中平又来到邻近车厢,给工友周大姐帮忙。

满头大汗的赵中平,这时脱去了工装,换上橘色的马甲。她和周大姐正在换新被罩,一来一往,像踩着鼓点,节奏盎然。

一床被子从套被罩,到折叠好,两人只用了15秒。记者和列车员也来尝试,在赵中平的指导下,用时1分50秒。“这么多年,熟能生巧了。”赵中平腼腆地笑了。

等忙完上午的活儿,已过了下午1点。赵

中平拿出早上做好的盒饭,匆匆吃完,就倚靠在车厢里,眯一会儿。

下午4点多,还有另一列车的整备工作等着她。

每年春运,是赵中平最忙的时候。由于加开了几趟临客列车,她和工友的工作量,比平时翻了一倍。迎来送往的列车并不会休息一天。每一天,每一个固定的时间,列车都在等待着赵中平们。

赵中平有一个14岁的儿子,孩子小时候经常上车来帮母亲,“觉得好玩”,现在觉得灰尘又大又辛苦,渐渐地,就不愿上车了。

每天在单调的动作重复中,赵中平脑子里想的全是儿子,“他一个人在家,也没人管。现在在干嘛?作业有没有完成呢?”

“他时常抱怨,说过年都不能陪陪他。周末想让我带他逛逛公园,我都满足不了……”说到这里,赵中平不禁哽咽。

采访赵中平的第二天就是除夕。“9点多到家,吃完饭,睡一觉。第二天6点半起床,继续工作”。对她来说,这一天的一切,一如平常。

当下一趟列车启动,又一批旅客上车,一切又都光鲜亮丽。赵中平却早已默默踏上回家的末班车,只留下一个转身的背影。

秦皇岛一女售货员二次  
跨国捐献造血干细胞

## “人命关天,肯定得捐”

本报讯(特约记者朱润胜 通讯员梁桥 孙文志)近日,秦皇岛志愿者杨秀群来到中国人民解放军空军总医院,为自己此前曾捐献造血干细胞救助过的一名韩国患者(见本报2014年10月23日)再次成功捐献了淋巴细胞。这位43岁的普通销售员成为河北省首位涉外二次捐献的造血干细胞志愿者,也是全国第二位为韩国患者二次捐献的志愿者。

1月29日上午,在秦皇岛市海港区河北大街的一家家居店内,记者见到了正在上班的杨秀群。在一份安排紧密的行程表上,记者感受到了她身上的“大爱”;25日下午奔赴北京,26日上午捐献,26日晚上返回秦皇岛,27日开始照常上班……

2005年5月,经常无偿献血的杨秀群正式成为一名造血干细胞捐献志愿者。2014年8月,杨秀群接到秦皇岛市红十字会的电话,得知自己的血液样本与一位韩国血液病患者配型初筛成功,当时她毫不犹豫地做出了捐献的决定。当年10月,她完成了第一次跨国捐赠。

“之前你捐献的那名韩国患者,病症又复发了,你还能捐献吗?”2015年12月,秦皇岛市红十字会打来的一个电话,让杨秀群的心情再起波澜。“人命关天,肯定得捐。”

1月26日上午,杨秀群在北京空军总医院成功捐献了淋巴细胞。“为了不让妈妈担心,我是瞒着她老人家去北京捐献的。现在最希望的,就是那位没机会见面的韩国患者能够早日康复。”

在杨念群的影响下,她的丈夫和女儿也成为了造血干细胞捐献志愿者。

## 太铁公安科技强警炼尖兵

本报讯 太原铁路公安处加大科技投入,全面提升反恐处突、预警维稳、侦查破案、站车缉毒等能力。

该处加大投入,扩容公安网络通道,投入站车一体化查缉系统,加强公安信息网建设,建立“警用地理信息、基层基础工作、敌社情、治安情况”等一体化警务信息平台。警务保障化、信息网络化、执法规范化、装备现代化不断改善更新,使太铁公安的侦查破案、站车缉毒能力得到有力提升。2015年,抓获公安网上通缉的逃犯512名,2016年截至2月15日已经抓获132名;先后办理各类案件4000余起,破案率达到75%。安全检查总量50058起,其中毒品品类338起4千多克。一举抓获潜逃22年的故意杀人犯高某,受到公安部通报表扬。

(周志强 张卫勤)

## 职工待遇与素质挂钩

本报讯 管辖的铁路线地处塔克拉玛干沙漠的西缘阿克苏车务段,今年以来强化运输一线职工业务素质培训,将岗位技能达标业务素质评定结果,纳入安全、生产等各项年终奖励分配。

针对管辖的铁路点多、线长,人员分散,日常安全管理难度大等实际问题,乌铁局阿克苏车务段实施职工业务素质培养计划,形成了“培养与评价相结合、待遇与素质相联系”的激励机制,为运输一线职工业务素质提升创造条件。目前,全段511名职工参加了岗位技能达标鉴定,鉴定合格479人,并按照“素质参与分配”的原则,将评定结果各项年终奖励分配。

## 春运安全宣传“全覆盖”

本报讯 日前,在春运及学生寒假之际,秦皇岛铁路公安处联合辖区派出所,利用宣传展板、发放宣传资料、安全知识课堂的形式,将铁路安全常识编进快板、京东大鼓等文艺节目中,进行铁路安全知识“全覆盖”普及宣传。

为了确保中小学生在寒假期间的安全,确保铁路运输生产安全,该所组织警力积极开展爱路护路宣传教育活动,将铁路安全知识和注意事项讲解展示给辖区各中、小学校学生。截至目前,秦皇岛铁路公安处共在200余所学校开展安全宣传,签定安全责任书8000余份,发放宣传教育资料上万份,受教育群众达数十万人。

(刘超民)



## 长相助 勿相忘

# 春运时节“铺路人”



### 编者按

一年一度的春运大潮即将落下帷幕。有一群人,他们用默默的坚守浇筑了平安回家的坦途,却不为公众所知;他们用悄悄的屹立换来了千万人家的团圆,却只留下转身的背影。他们是掌握5545万人次航空旅客生命的“空中十字路口的交警”;是为3.32亿人次铁路旅客整备车厢环境的“列车美容师”;是监控长途汽车安全,为数十亿人次公路旅客保驾护航的“幕”后安全眼。他们是“全球最大规模人口迁徙潮”中的无谓担当,是“全国29.1亿人次发送旅客”的旅程保障。让我们走近他们中的3个人,他们是春运时节,为我们的回家旅程静静劳作的“铺路人”。

## “没有我们,飞机可能刚起飞就撞在一起了。” 空中十字路口的“交警”

□本报记者 罗筱晓  
通讯员 李科

“成都,东方2341,高度8400,应答机3111。”

“东方2341,成都,雷达已识别。”

2月7日,除夕。早上9点,简单的呼叫和应答后,又一架从四川北面来的飞机交到了廖颖馨手里。此时,她所负责扇区的飞机数量已超过了20架。

做空中交通管制员4年半,这是廖颖馨第一次轮值在除夕当天上早晚班,这意味着她将在岗位上迎来猴年。

最多的时候,手里“攥着”30架飞机

作为一名区域管制员,廖颖馨所在的科室要负责调度四川北面航线所有飞行高度在6000米以上的飞机。“与塔台管制员可以亲眼看到每一架飞机不同,对我来说,飞机只是显示屏上一个移动的小圆点。”廖颖馨用手指比划着“圆点”。

8点,听早班的同事简单说明了空域现状后,廖颖馨把随身携带的水杯放在置物台上,接过耳机,坐上了管制席位。



廖颖馨们的日常工作主要是负责调度高度在6000米以上的飞机。廖颖馨摄

半年的最后一个上午,双流机场的客流高峰还在持续。

接班不到半个小时,廖颖馨面前的主显示

屏上已布满了代表飞机的绿色小圆点。两条跑道上同时起飞的架架飞机不停进入她的管制范围,前有从北面飞来要落地成都的航班,后

有从南面起飞要飞越成都区域的航班。最多的时候,廖颖馨的手里同时“攥着”近30架飞机。“国航4101上到101保持”、“东方2654飞向南充”、“四川8883联系西安132.9,再见”……

掌控话筒开关的大拇指按下又松开,按下又松开。从8点到9点半,廖颖馨的通话率达到了将近70%,意味着这期间她有1个多小时的时间都用来对航班发出指令或监听各机长的反馈。

10点,廖颖馨摘下耳机准备休息。她的右手边,杯里的水一滴都没少。春运期间,原本2小时的休息时间压缩到1小时。喝水,去卫生间,回复妈妈的微信问候……很快,廖颖馨又坐上位面对不断涌入屏幕的航班,直到12点将话筒交给中班同事。

“总要有有人送大家回家”

廖颖馨的晚班被安排在晚上6点到凌晨1点。当她再次走进管制大厅时,屏幕上的飞机已经比白天少了很多。

23点30分。双流机场已基本没有进出港航班,显示屏上只剩下几架飞越成都区域的航班。

第一次在工作岗位上过年,想到在家乡

## 24小时盯着上路车辆,24小时手机开机

# GPS“幕”后的安全眼

□本报记者 李丹青

“早上6点,司机喻冰驾驶发往郑州的豫PA321,顺利出站……”

2月13日,农历正月初六,天还没亮。36岁的翟格乾披着深蓝色棉大衣工作,已经坐在电脑前。按照调度室的车辆运营表,他在电脑屏幕上点击,查看车辆的行驶状况,并填写当天的运营记录登记本。

长途汽车站里除了被大家熟知的司机、售票员等工作人员,还有像翟格乾这样负责24小时全程GPS监控客运车辆正常行驶、协调司机、调度,并处理事故的“幕后”安全监控人员。

春运期间,“工作强度是平时的几十倍”

由于正月初七是节后第1天上班,且民间有“三六九往外走”的习俗,已在河南省周运集团项城公司安全监控中心工作3年多的翟格乾,根据过往春运的职业经验判断:“初六这天必定是发送旅客的高峰。”果真不其然,同2015日均发送旅客

850人次相比,2月13日这一天发送旅客的数量,达到了5000余人次。

在项城这个121万人口的河南中部小城的市区汽车站内,长、短途汽车约100辆。2月13日的调度数据显示,当天站内车辆几乎全部营运,“这种工作强度是平时的几十倍。”

翟格乾所在的安全监控中心,共有4名工作人员。作为“管理人员”,翟格乾手机必须每天24小时开机,保证车辆在途有任何情况,能够立即沟通,春运期间必须早上6点到公司“签到”。

翟格乾们在监控的同时,会不定期给车上的双班司机发送“温馨提示”。一旦发现有机主违反规则,他们会立即电话通知加以制止。

13日下午两点前后,翟格乾监控到一辆载有49名乘客早晨7点半出发前往上海的客车,才行驶到安徽省界首境内,“6个多小时仅仅走了200多公里。”

翟格乾立即与司机取得联系,得知是“返程高峰拥堵”。于是,翟格乾一直关注着这辆客车,并及时短信提醒司机“注意安全,减速,谨慎慢行”。

“黑匣子”盯着每一辆“不定时炸弹”

14日早上6点,翟格乾到监控中心的第一件事情,便是点开GPS,查询前一天发往上海车辆的行驶状况,“糟糕,还在上海!”

按正常行驶情况,当时这辆车应该已经抵达项城,在例行检查后,于7点30分载满乘客后再次出发。

6点10分,翟格乾联系还在上海的司机,把情况通知车站,让其及时调整班次。

最终,7时30分,调度室把一辆发往沈阳但14日没有营运的车辆调来“支援”,保证了51名乘客的顺利出行。

除此之外,翟格乾们的监控工作还能在出现意外交通事故时,作为“幕后”的重要证据。

2015年8月9日,车站司机杨书军驾驶着车牌号为豫P2C620的客车,前往安徽阜阳。

傍晚19时40分,行驶至阜阳市阜太路由北向南逆向行驶,当行驶至闻集镇北侧路段时,与相对方向杨书军驾驶的客车相撞,两车损坏,翟士峰当场死亡。



安全监控人员必须24小时全程GPS监控客运车辆正常行驶。翟格乾摄