

新春走基层



卧具一客一换,每天清洗4.5万余套床单被罩——

卧具洗涤工 整洁干净守安心

本报记者 刘温馨

“好沉!这一包被罩得有20多斤重吧?”双臂环绕,艰难抱起比人还高一头的脏品袋,我吃力地弯腰,站直,身子向后仰着一溜小跑,把一包刚从火车卧铺上卸下来的被罩运送到分拣垫上。

才一个来回,脑门儿就冒汗了。望着车厢里剩下的近百包脏品袋,我长叹一口气,“真没想到,第一个环节就这么考验体力。”

火车卧铺床多久洗一次?怎么清洗?2024年春运第一天,带着这一连串问题,我来到中国铁路北京局集团有限公司北京客运段洗涤车间,跟着洗涤班班长韩伟强一探究竟。

穿上蓝色工作服,扎起头发,戴好口罩,走进车间,眼前一派热闹景象:11台近两米高的滚筒洗衣机正全速运转,发出巨大的轰鸣声;6台熨平机冒着白色蒸汽,像做烙饼一样“吐”出一张张整洁的床单被罩;近30名工作人员流水作业,卸车、分拣、洗涤、烘干、熨烫、叠齐、计数、装车,一系列工序下来,卧具焕然一新……

韩伟强告诉我,根据规范,卧具实行“一客一换”“一车一洗”。每天一早,火车到达北京后,车上的床单、被罩、枕套就被运到位于朝阳区庆丰公园旁的洗涤车间。傍晚,洁净如初的卧具又被送上列车,开始新的旅程。

早晨6点半一上工,送脏品袋的货车络绎不绝。直至中午12点,我们才将10车脏品袋全部卸完。

“这些天,车间每天要清洗4.5万余套卧具,比平时多出40%。”洗涤车间党支部书记苏新苗告诉记者,春运期间,北京客运段增开列车55.5对,洗涤任务更重了,工人们经常要加班到晚上11点。

这时,待洗的卧具已堆成小山。韩伟强一声令下,我赶忙将它们塞进洗衣机滚筒。一台洗衣机的容量是100公斤,可以放80至100件被罩。

事非经过不知难。站在洗衣机这个“大家伙”面前,操作面板上的20多个按键让我发起了愁。单向洗、轻柔洗、标准洗、中脱、高脱、排水、加热、皂液、漂白、上浆、酸剂……我心想,洗一次还挺复杂,有不少学问。

“光是洗涤流程,就要历经11道工序,共一个半小时。”韩伟强笑道,装机后,要先预洗5分钟,水温较低时,加入主洗液和乳化液初步洗25至30分钟,过两遍清水,后加入消毒液辅洗30分钟,再过3遍清水才能甩干“出锅”,“这样处理,洗涤效果好,卧具损耗也会降低。”

卧具要贴身使用,旅客最关心的就是卫生问题。“我来车间工作8年了,洗涤标准越来越高。”韩伟强娓娓道来,除了添加消毒液进行消杀清洗,卧具通过熨平机时,还会再经历一次高温杀菌,160摄氏度的熨烫让细菌“无处藏身”。“消毒‘双保险’,旅客可以吃下‘定心丸’。”

从2003年至今,这座洗涤车间已经走过20余年的历史。“今年5月,我们计划采购一批新洗衣机,将其中4台熨平机也更新成最先进的三辊熨平机。”苏新苗说,设备更新、车间升级,不变的是让每一个旅客都能舒心乘坐、放心使用的追求。

“平安、便捷、温馨,让旅客体验更美好。”春运的高质量高标准服务不仅体现在一列列飞驰的火车上,也体现在每一处后勤服务保障的细节中。

上百章手册了然于心,2万种工具件件精通——

飞机检修员 听音辨障护坦途

本报记者 邱超奕

见到朱瑞时,天还没有亮。1月26日,作为北京飞机维修工程有限公司华北航线中心一大队ARJ21中队队长的他,比往常到得更早一些:“春运任务重,要铆足干劲。”

看名头,这个中队不一般。他们只维护一种飞机,即我国自主研发的涡扇支线客机——ARJ21—700型飞机。

“修国产飞机,自豪啊!”朱瑞至今记得2020年6月28日从上海接回国航第一架ARJ21飞机时的场景,“机号B—605U,盼了小半年。”短短3年多,国航ARJ21飞机从1架增至24架,航线触达20多个城市,服务旅客150万人次。

然而一开始,朱瑞没少被“劝”。“修完大飞机,哪还看得上支线客机?”“又不是主力机型,别把前途影响了。”……

原来,干机务隔“机”如隔山。朱瑞说,每换一个机型,工作流程、测试方式等都大不相同,“相当于重练一摊功夫。”

更何况,朱瑞已经是大伙眼里的“顶梁柱”,只用4年,他的技术等级就从T0级升到T2级,最大型的客机都修过。相比之下,ARJ21飞机机身还不及大飞机的发动机粗。

从大到小,看似“降级”,朱瑞却较上了劲。维修新型号飞机挑战不小,很多知识要从头学起。“难啃的硬茬总得有人去啃。”他心里还藏着一个梦,“我这辈子,从修国外大飞机,到修国产支线飞机,今后若能再修上国产大飞机,那才叫圆满呢。”

有一回,为查清仪表显示问题,朱瑞钻进后附件舱内部,只见几十根线束像粗辫子般捆着,有10多米长。空间狭小,线路繁多,几乎无从下手,同事看了直摇头。他却蜷着手一点点摸索,终于发现一处有些扎手,原来是线路磨损所致,“问题当场解决。要是返厂送修,飞机就得停航好几天。”

朱瑞还练成了听音辨障的“第六感”。“就在前两天,大伙儿围着飞机辅助动力装置检查,我

一听就感觉不对,声音有些尖锐。后来一查,果然需要更换零件。”

绝活背后,是日复一日的经验积累。ARJ21飞机的维修手册上百章,纸质件能装满一间小屋。就拿灯来说,包括航行灯、工作灯等,手册竟有640页。螺钉则更多,至少几万枚,且都有独立编号,材质、螺纹、强度各不相同。朱瑞总是随身携带着小本,已记满几十本心得。

走进工具室,架子上摆满形状各异的工具,足有2万多件。“多数工具都会用。”朱瑞拿起一只磅表:“检修飞机,哪怕一颗螺丝也不能大意,比如手册要求的安装力矩是30牛/米,分毫不能差,力矩过小拧不紧,过大则可能导致结构疲劳,留下隐患。”

春运期间,朱瑞需要付出更多耐心和细心。他带记者体验了一次过站例行检查。飞机落地后,机务放好轮挡,依照工作单开始查机身、天线、蒙皮、大翼、发动机、平尾等40多项项目,逐项确认签字。现场噪声刺耳,寒风凛冽,不到一刻钟,手耳已经生疼。“上客关门后,得再绕机检查一圈。任何人哪怕打开一扇盖板,都要重新确认一遍。”他说。

起飞前,机务向机组挥手道别。“一路平安。”这是朱瑞送机时常说的一句话,“看似简单,字字都是沉甸甸的责任,因为我们是起飞前最后一道安全岗。”

春运第一天,ARJ21飞机航班量从51班增至65班。“压力骤增,会紧张吗?”记者问。“压力倒不怕,更多的是对家人的歉疚。”这位北方汉子摇摇头,旋即红了眼眶。这几年,他错过许多团聚时刻,“但这是我的工作,要担得起这份职责。”

道别朱瑞时,天已经黑了。晚上11点,最后一班航班进港。朱瑞还要继续奋战,做好航后准备工作。作为民航业劳动强度最大的岗位之一,春运首日,国航有1100名机务奔忙在一线,维护航班1639架次,护送24万名旅客平安出行。

日均服务客流超10万人次,旅客平均停留时间约40分钟——

“五星”服务员 优质服务暖人心

本报记者 韩鑫

深冬晨曦,宁沪高速川流不息。从江苏苏州市区一路向西,不多久,便驶抵此行的目的地——阳澄湖服务区。

这些年,自驾出行日益火爆,融入江南园林、商业市井元素的阳澄湖服务区在自驾爱好者中有了名声。今年春运,当“大客流”遇上“新业态”,服务保障难题何解?

“这个服务区,可不寻常!”一见到我,阳澄湖服务区外场管理员裘建国便滔滔不绝地介绍起来,服务区日均入区车辆2.5万辆,客流量超10万人次;自打2019年7月改造升级后,旅客入区平均停留时间提升至约40分钟,是其他服务区的近3倍,“我们要做的,就是当好‘五星’服务员,做好40分钟内的服务竞速跑!”

服务搞上去,干净是首要。“都说人有三急,卫生间的整洁度,是一个服务区的‘及格线’。”说话间,裘建国引着我,来到东区卫生间。

上午9点,正逢上客高峰期。从上海方向来的几辆大巴车甫一停靠,男卫生间的18个蹲位一下就满了。只见前一个旅客刚开门,裘建国立马钻进去,赶紧拖一把地,顺便瞅一眼纸篓。“春运期间,服务区卫生间从早7点到晚7点都是高峰,客流不间断,就得眼疾手快,‘见缝插针’。”

“要想保持整洁,每天要拖几遍地?”我问。“无数遍!”一旁埋头洒扫的老徐说道,“要让下一个顾客使用时整洁如新,打扫一刻都不能停。”脱下黄色橡胶手套,老徐的一双手已被汗沭得发白。

外场工作“一体两翼”,保洁之外还有保安。

不同于一般服务区,每天从上海、南京和苏州方向而来的多股车流,在阳澄湖服务区汇聚、中转、分流,或转向变道、或充电加油、或休憩购物,使这里更像一个小交通枢纽。

“跟我走,带你去车流交汇点。”裘建国冲我招手,前行百余米,在一处丁字路口站定,裘建国加入保安行列,引导车流入场。宽阔路口上,房车、小客车、大巴车、长挂货车等不同车型有序行驶,全程有条不紊。

“司机一减速,必定心存犹豫,这时就需要主动上前,答疑解惑。”裘建国说,春运期间,一个司机减速犹豫,很可能造成整条道路拥堵。

在服务区巡检一圈,已近下午3点,抬手一看,微信步数已超两万步,这是裘建国每日工作的打底步数。年近50岁的裘建国已在服务区工作6年,见证了阳澄湖服务区由小到大、由大到美的发展历程。“园林搬进来了,‘商业街’办起来了,还建了新能源汽车体验中心。业态更多,人流更大,旅客的要求也更高。让服务更加无微不至,才能让人们真切感受到旅途的温馨。”

冬日里,空气清冽,阳光温润。从高处俯瞰,左边,宁沪高速水车马龙,右侧,京沪高铁列车呼啸而过,居于其间,阳澄湖服务区人头攒动,秩序井然。暖暖的春运依赖于更加坚实的“硬实力”,也依托于不断提升的“软服务”。

“别人过大节,你们迎大考,心里怎么想?”临别时,我问裘建国。

“能让大家在服务区卸下旅途疲惫,欢欢喜喜回家,不也是一件令人幸福的事嘛!”裘建国笑着回答。

削钢如泥、刀刀精准,进刀量精确至0.1毫米——

机车“修脚师” 技艺精湛保安全

本报记者 李心萍

见到老李,我很意外。老李名叫李斌,中国铁路北京局集团有限公司天津机务段的机车“修脚师”。前期沟通时,机务段大力推荐,盛赞他是技术“大拿”,集合了段内多年经验。

本以为老李是位老师傅,一见面,却发现他是戴着眼镜、面相斯文的年轻人。我的意外,机务段的同事们并不吃惊,“好好了解老李你就知道,机车‘修脚’走的是‘科技范儿’。走,带你开眼界去。”

“哪——”一声汽笛鸣响,受检机车进棚了。检测棚,还真就是个大棚,4根柱子加上屋盖,棚内空荡荡的。

然而,随着机车驶入,棚内变了样:轨道两侧,“唰”的一下升起12个“小机关”,对着车轮“咪咪”发起红外检测。随后,轨道自动喷水,10米长的“小喷泉”高低起伏,缓缓冲刷着车轮。机车一过,机关缩回地面,“喷泉”关闭,一切恢复原状。

我惊讶的嘴巴还未合上,一瞅老李手中的平板电脑,踏面磨耗、轮缘厚度、轮径……密密麻麻的数据已铺满整个屏幕。

火车跑得快,全靠车轮带。春运期间,机车车轮状况至关重要。“机车开过检测棚,相当于做了一次B超、CT检查外加核磁共振。”老李解释道,轨道内侧的检测设备,可探测表面擦伤情况;红外线,自动扫描车轮尺寸;“小喷泉”其实是耦合液,便于进行超声波探伤。

“这个数值是红色的?”我抛出疑问。“这是报警功能。这套系统不仅检测智能,还自带智能算法,能自动分析车轮状态。”李斌的搭档刘林林笑着说,“这下你知道,为何机务段多年经验都在老李身上了吧,靠的就是这套系统。”

发现警报,老李转身取来装备,“复查去吧”。我一看,好家伙,这不就是“金箍棒”“大弯弓”“开天斧”

嘛。这三把尺,“金箍棒”用来复查轮对间的距离,“大弯弓”检查车轮直径,“开天斧”则用来检测轮缘踏面外形。

此时,机车已在整备棚停好。老李拿起平板电脑,往车轮上一靠,车轮的21位编码、轧制年月、生产厂家等信息一一显现。“没想到吧,如今所有车轮都配备了射频芯片,严格记录了其从生产、检修到报废的所有信息。”老李颇为自豪。

随后,他拿起装备,对着车轮摆弄。往往我还未看清尺上的数值,他已准确读数,并录入系统。“给机车‘修脚’,你的眼睛就是尺,读数就得又快又准。”老李传授了秘诀,“你看,人工复查,数值依旧接近限度,这就需要靠你来为车轮消除‘病灶’。”

系统指令一下,操作员郭鑫迅速钻进3米深的镟轮坑。“刺刺刺……”随着车轮慢慢转动,长短不一、卷曲如同荆棘的铁屑,从火光四溅的车轮表面掉落。

镟轮,外行看着酷炫,内行看门道很多。首先,要做到削钢如泥,刀刀精准。“镟轮是个精细活,还是个经济活,既要保证车轮修复,又要尽量延长它的使用寿命。”郭鑫介绍,进刀量一定要精确至0.1毫米。

再者,操作者还得眼观六路、耳听八方。眼睛不仅要紧盯操作台,还要观察车顶车轮转动情况。耳朵要听着是否有异响,手得拿着弯钩把镟刀附近的碎屑钩下来,防止碎屑将车轮擦伤。一小时后,镟轮作业结束,光洁如新的车轮踏面犹如镜面一般,机车又可以安全地上线服役了。

一天相处,记者深深感到,老李不老,但老到。这种老到,得益于技术革命。一套智能系统让李斌也能像干了几十年的老师傅一样经验丰富。春运前夕,每日通过检测棚的机车可达100多台。“让列车安全驰骋在铁轨上,让所有人平平安安回家,是我们的心愿。”老李抿嘴笑道。

春运一线 坚守岗位

春运是关系人民群众切身利益、关系经济社会发展和社会稳定的一件大事。1月26日,2024年春运大幕拉开。40天内,预计90亿人次将踏上旅途。在机场停机坪维修飞机,在机车整备棚检修车轮,在高速公路服务区服务旅客,在洗涤车间清洗卧具……连日来,交通运输系统广大干部职工勤勤恳恳,坚守岗位,全力确保人民群众平安、便捷、温馨出行。

日前,本报记者奔赴春运一线4个不同岗位,近距离体验春运人的辛劳付出,记录温暖相伴的2024年春运。

——编者

