



穿着防护服,戴着口罩和护目镜 在45℃高温的封闭车厢里搞消杀

杭州列车巡守员:就喜欢列车干干净净的,带乘客去远方

本报记者 章然

乘客早已离去,车厢空着。

清晨7点,普速列车K259缓缓驶入杭州南星桥客整所。

停下后,绿皮车厢脱离火车头,在铁轨上静静等待。

在阳光直射下,车厢的把手很烫。57岁的巡守员楼安泰,依然身手矫健,脚一蹬,轻松爬了上去。

夏日高温加速了车内各种气味的挥发和混合,列车空调关着。这辆列车有17节车厢,他要穿上密不透风的防护服,在封闭的车厢里工作至少一个小时。

外面是高温造成的热浪,车厢里是体感60℃带来的汗如雨下。

这是楼安泰夏季工作的日常。



楼师傅做消杀时的穿戴

车厢温度45℃以上,长袖长裤外再套上防护服

8月22日,杭州最高气温又超过40℃。

南星桥客整所承接几乎所有杭州普速列车的清洗、保洁、消杀工作。

没有高建筑物遮挡的空旷铁轨场地,在烈日暴晒下,热上加热。

车厢里悬挂着测温计,上面的温度已飙到45℃以上。

打开K259其中一节车厢,扑面而来的是一股不明味道。进入车厢,没有风,立马有憋闷的感觉。

楼安泰在长袖长裤外穿上密不透风的防护服,戴好口罩和护目镜。在这个穿戴过程中,汗珠已经在巡守员楼安泰略黑的脸庞上沁出、掉落。

“最热的是刚开始工作的时候。后面干活干得投入了,也就忘记了。”楼安泰这样告诉记者。

提上5斤重的药水桶,楼安泰开始消杀工作。走进卧铺车厢,弯腰,对准床边的角落落喷杀。

列车进入南星桥客整所后的第一步,是消杀。而后才能进行后续诸如打扫卫生和更换卧具等工作,同时还会进行车厢外部的清洗。

所以,楼安泰每次来南星桥客整所,都会赶早。

楼安泰每天一般从7点钟工作到下午两三点,但具体来说,要根据车次时间来定,比如6点抵杭的车,楼安泰必须6点半就到岗;9点抵杭的车,9点半就得在客整所等着了。

干活前先吃点仁丹,消杀时角角落落都不放过

消杀列车,主要是把能去除跳蚤、臭虫、蟑螂的药水,喷洒到虫子可能出没的区域。消杀一节硬座车厢需要三五分钟,但餐车和软硬卧车厢就要费时费力了,“面积大,缝隙多,我们消杀工作也要更细心,每个缝隙都要做到位。”

软卧喷洒的区域,集中在缝隙,那里是虫类容易繁殖处。

洗手间的洗手池后面,也是虫子喜欢的阴暗潮湿地段。楼安泰会特意弯下腰,把手绕到洗手池后面去喷洒。

一趟下来,楼安泰的工作服已经湿透,解开口罩,脸上全是汗。

“像是这种每天跑的常规列车,里面温度还算低一点。如果是库存车,温度更高,可能要到60℃左右。来干活前一定要吃一点仁丹,喝一点藿香正气水,如果赶上身体不舒服觉得实在受不了,可以和同班的人换个班,不过我一般都是会坚持下去。一个班四个人,大家分头干,一趟车1个小时就弄好了。”

干活时楼安泰无法喝水。他一般会在一趟列车消杀工作结束后,去喝一杯菊花金银花茶。他说,热茶比冰水更解渴,一天要喝三四壶。

而他的工作服,因为频繁吸汗,一天要换三次。

他在这里干了40多年,对绿皮列车也充满感情

楼安泰是杭州本地人,19岁就进了铁路系统。

年轻时,他做的是洗车工,在普速列车进入客整所后,提上四五十斤重的水桶,拿起长刷子,刷洗车厢外部。

“夏天热啊!站在车厢外面晒着干活,好在那时候年轻。”

本来,楼安泰以为自己做洗车工会一直做到退休,“后来腰有点毛病,就申请换到了巡守员的岗位。”

巡守员的夏季,承受的是和洗车工不一样的热度。消杀车厢,虽不会被阳光直射,但会感受到不一般的闷热,“就好像桑拿一般,蒸出满头满脸满身的汗。”

不同于高铁列车的自动化清洗,普速列车需要通过人力将其“焕然一新”。

被送进客整所的列车车厢,离开了火车头后,没了动力,空调就成了摆设,尤其在夏天高温下,楼安泰和同事们干活就会特别累。

在列车焕新过程中,像楼安泰这样的工作人员所做的,只是其中的一个小环节。

年年岁岁,一年四季,如此反复。今年夏季的高温,让这份反复变得更加艰难了一点。但是,用楼安泰的话

来说,他对从事了一辈子的行业很有感情。

“现在高铁普及,乘坐普速列车的人是不是越来越少了?”记者问。

事实上,并不完全如此。楼安泰回答,普速列车有自己的客户群,车速不那么快,车厢没那么高级,依然有它存在的价值。

“比如杭州到广州,高铁要720元,但硬座只要180元。很多注重性价比的乘客仍然会选择普速列车,特别是逢年过节。比如过年的时候,

要回家的异乡人很多,乘坐普速列车,一家人能省很多钱呢。那时候列车多得嘞,每天消杀都忙不过来。”楼安泰说。

一想到那么多乘客会乘坐自己消杀过的列车回老家团聚,楼安泰就会觉得这份工作很有意义。



做完消杀满头大汗



楼师傅在车厢里做消杀,温度计显示室温超过45℃