



女货车司机：吃得苦中苦的女中豪杰



中青报·中青网记者 魏其淇

一辆中型面包车(以下简称“中面”),搭在副驾驶座位上的被子和毛毯,副驾驶座位下一袋衣服、几件整理到脸盆和塑料袋里的洗漱用品,这就是80后货运司机花姐闯荡上海的全部家当。

3年前,花姐来到上海,用贷款买的车在货运平台上接单拉货。为了节约生活费,她选择不租房,住在车里。因为工作表现优秀,去年她被平台评为“服务之星”,是10位“服务之星”中唯一的女性。

花姐所在的货运平台最新数据显示,尽管女货车司机仍然是绝对少数,但她的数量和比例正在增长。该平台在全国共覆盖360座城市,有90万活司机,其中女性司机数量超过4万人,同比增长107%;这些女性司机以年轻人为主,其中80后占比45%、90后占比27%。

“以车为家”闯上海的女货车司机

花姐全名宋爱花,来自湖南农村的“山味”方言,即山区)里。她打扮简朴而整洁,话少,但爱笑。

花姐小时候读书不多,为了生活,早早就从老家出来打工,在广东等地地方当过工厂流水线工人。四五年前,听说跑货运赚钱多,她就考了驾照、租了车,开始接货运单子——凭借C1驾驶证,可以驾驶几种小型的货车。

花姐自己买的这辆中面被照顾得比实际“年龄”新一些。后排车厢收拾得干干净净,车厢底铺了一层铁皮——在天气不太冷也不太热的时候,她在车厢里睡觉;如果需要开空调,就躺在前排两个座位上。

接受采访这天是周末,花姐凌晨5点多就起床,从惯常停车充电、休息的青浦郊区,开到附近农贸市场,接上老客户下的冻肉单子,送到车程半小时的公路旁。不过对花姐来说,除了过年回家的十几天,和偶尔需要修车的日子,她几乎不给自己安排休息。

从凌晨五六点到晚上八九点,花姐每天大约接10到12单,生意好的时候,月收入达到两万元,差一点的时候也有一万五六千元,这在货运司机中属于不错的“战绩”。

由于跑单时间不固定,花姐的吃饭、休息时间也不固定,通常在车子充



工作中的女货运司机。

电点附近找一个小餐馆吃饭,收工后在充电桩的洗手间洗漱。城市里,有些公厕夜里会关门,好在加油站、服务区总是24小时开放的。

有时,跟车的顾客好奇地问:车上为什么有被子?“我就说我租房子,充电的时候会在车上躺一会儿。(因为)怕人家笑话。”花姐说。

生活的压力,就是花姐工作的动力。“说句实在话,能吃苦的人才跑货运。”她又补充说,“比工厂还是好一点,跑单的钱每天都能到账,接单也比较自由,不像工厂要压工资,还要管人。”

对于工作和生活,花姐的愿望很简单:“(这份工作)肯定会继续干下去,希望越来越好,多赚一点钱。两个儿子以后要娶媳妇,还要供老二读书。”

花姐在20岁出头时结了婚,现在丈夫、大儿子在外地打工,读高二的小儿子在老家由外婆照顾。来上海前花姐在老家县城买了房,夫妻俩负责房贷、车贷、小儿子的学费和生活费。“平时我(给小儿子)打电话就叫他好好读书,现在高中苦几年,到时候考上好的学校,出来工作有更多选择,不像我们只能找一个苦力工作。”

开车送货,她们胜任工作的“秘诀”

虽然干着“苦工作”,花姐也在路上收获着点滴成就感。“拉货的时候,如果路线比较熟悉,有的客户看我这个人不错,就说:‘女司机,真的是女中豪杰,不错。’会给我一个五星好评。”

接单、开车、拉货,花姐不断总结着窍门。

刚来上海时,由于不熟悉路况,花姐吃过罚单,后来就有了经验,甚至脾气也改变了。“有些道路是单行道,要看好标志,导航上也有提示。在路上跑,遇到的困难多了,特别是下雨的天气,反光镜看不到,就要在等红绿灯的时候去擦。还有堵车。在没开车以前,我有时很暴躁,现在不暴躁了,因为你急也没用。”

拉货时,花姐几乎不挑单,并且总是尽量为顾客考虑,这也许是她能胜任工作的一个原因。“我会在装卸货的时候帮忙,有的客户觉得司机人好,就会收藏我的微信号,下次下单的时候,我如果在附近,接单就必中。”

花姐在农贸市场的老客户,就是这样“赢”来的。她回忆说:“第一次接单是运腊肉,装货的台子好高,我就从车上爬上去帮忙。后来有时候卸猪肉,一人扛几十斤一片的猪肉很重,我在后面帮忙端一下,他就容易扛一点。”

设身处地为客户着想,是货车司机胜任工作的“秘诀”。

85后货车司机崔潜丰的用户评分是“全五星好评,没有一个差评”。装货卸货时,尤其是遇到长者、女性,或者一个人发货的客户,无论对方有没有要求,她都会主动上前搭把手。她说:“大部分客户态度很好的,看到女司机机会照顾一下,说不用帮忙搬运。”

去年年底,崔潜丰接了她最远的一单——从上海送急货到四川的食品厂,路程1800公里。当天下午出发,原定24小时送到,实际上开了31个小时。当时她找朋友帮忙,一路上两个人换着开,进湖北界以后遇上堵车,她回忆说:“堵车、路况的视频,还有导航显示的图片,我都发给客户看。那天到达是晚上11点

多,客户本来要下班,一直在那边等我们,收货时还给了我红包表示感谢,说师傅辛苦了。”

崔潜丰说:“我就想着,服务好客户,其实也是对自己的一种服务,自己也会很开心。客户给我发红包的时候,我就挺有成就感的。”她在同行群里注意到,并不是所有司机都这么细心,“有的还会指责客户,说为什么不早点下单。服务行业就是要做好服务,我以前做过生意,会互换角色,想想别人是什么心态。别人可能会很着急,我们把情况说一下,人家也会理解的。”

“我工作的动力就是自己开心”

崔潜丰是安徽人,现在和家人住在上海市松江区。她以前打过工、和丈夫一起做过建材生意,3年前为了补贴家用,开始开小货车跑单,越来越擅长和喜欢这份工作。

同为来自安徽,生活在松江区的85后货车司机,袁倩倩的工作也越做越顺手了。过去她在老家照顾两个孩子,孩子大一点上了寄宿学校,她就来到上海打工,后来和丈夫一人一辆车跑货运。“刚开始开大车(即小货车),心里有点怵,后来开了两三天,感觉比小车(即私家车)还好玩,现在反而不习惯开小车了。因为大车视线好,开起来速度别太快、倒车时多注意一点就行。”

袁倩倩租住在市场附近,“每天早上睁开眼睛就看手机,有单子,接了就跑”。她通常从早上七八点或八九点开工,下午五六点或晚上八九点收工;觉得市区堵车厉害、红绿灯太多,偏爱在上海外圈跑。夫妻俩都开货车,一年能

有约20万元收入,“比在老家强多了”。几位受访女司机都告诉记者,这份工作虽然辛苦,但优点是时间自由,赚多赚少可以自己掌控。

崔潜丰认为,开货车对她这样的女性群体来说是非常好的工作:“时间自由,愿意多赚钱就可以多赚钱,要是有些事情又可以停下来。像我们这样没有学历,没有上班经验的,开货车特别适合我们。”

除了开车接单、接送上小学的一双儿女上下学,崔潜丰会在空闲的时候发点自己工作、生活片段的短视频,偶尔开直播,乐于传授经验给想要入行的新手。“之前我带过很多(新手司机),有些年纪大一点的,在平台注册以后不知道怎么接单,不知道哪里能去、哪里不能去,我就教他们,男司机、女司机都有,现在好几个都买了车,从兼职转为专职干货运了。”

对比过去做生意和照顾家庭,崔潜丰很享受现在的状态:“我工作的动力就是自己开心。”她觉得,做生意有起伏,遇到生意不好很发愁;照顾家里的时候,一天到晚接送孩子、买菜、打扫卫生,“都抑郁了”。她说:“现在每天开车,跟客户见面交流,还有同行群可以聊天,不会与社会脱节,充实了,很开心。”

开货车的这几年,除了在上海送货,崔潜丰趁着接单,把周边浙江、江苏的城市几乎跑遍了,“一边开车一边旅游的感觉”。送完货,她会看看附近有没有好玩的地方,把车停好直接去玩,“自得其乐”。



年轻铁路林务工作者。

受访者供图

「桥隧博物馆」守隧人



受访者供图

牟梓岑雷

中青报·中青网记者 雷宇

戴好安全帽、穿紧绑腿,2月27日早上8点一过,武汉铁路局宜昌综合维修段恩施桥隧车间的巡山工们就戴上镰刀,背着装有防护绳索、电钻等物资的十几斤重的背包,沿着崎岖的检查通道向上攀爬。山间松柏苍翠,红色的荆棘果点缀其间,他们却脚步匆匆,无暇欣赏美景。

“小心!”95后工长彭唯政突然停下脚步示警,他前方的一截检查通道阶梯被雨水冲走,坡度陡峭,一行人只能手脚并用爬过去。

宣万铁路穿越武陵山脉,喀斯特地形显著,遍布岩溶、暗河等不良地质,桥梁、隧道里程占总长74%,被业界称为“桥隧博物馆”。大自然的鬼斧神工,造就了奇山异水的瑰丽风景,旅客总会被迫途的秀美风光吸引,但鲜为人知的是,在两侧高耸的峭壁上、幽暗的铁路隧道里,常年有一群人默默守护着这条铁路的安全畅通。

宣万铁路全线共设13个车站,如果岩石落到钢轨或者运行的列车上,可能会使列车脱轨、脱线,造成死伤,迫使线路中断行车,而“宣万铁路一天有几十对列车通过,如果有岩石后果将不堪设想”。

稽查宣万铁路沿线和隧道口上方山体情况,及时整治对行车安全构成隐患的危石,保护列车安全运行,便是彭唯政及其工友的日常任务。

危石或悬在崖边,或立在山尖,检查通道依山而修,蜿蜒而上,多数地段一侧便是深渊,有的坡度在70度以上,有的甚至近乎垂直。清理崖壁上的危石时,彭唯政和工友们常常要绑上安全绳,悬在半空中,用电钻把石头钻出裂缝,用锤子、撬棍剥离石块,然后把石块转移到安全的地方。

经过近一个小时的攀爬,巡山工们到达第一个目的地,停在标号为“426”的危石面前。山上的危石,总会以肉眼看不见的速度变化。为掌握危石变化情况,巡山工们总结了“一拍、二插、三查”的办法辨识危石裂缝发展程度。

彭唯政在石块的缝隙处插上一根根细细的树枝,若树枝掉落,则危石的缝隙在变大,若树枝牢牢地卡在缝隙处,则是安全状态。

“还在那里,没变化。”看着缝隙间稳稳的树枝,彭唯政笑了。他拿出工作手机,扫描石块上的二维码,记录巡查时间和危石状态。紧接着,他们又查看了其余编号的危石状况,确认安全后继续前行。

山中冬季雨雪较多,积雪融化后土壤含水量已趋饱和,土质松软,危石极易发生变化。

“每逢雨雪天气,我们整个心都是悬着的,只有加密巡查频次,扩大巡查范围,确认安全后才能放下心来。”彭唯政边走边说,他所在的巡山工区承担着宣万铁路沿线207座大山的危石巡查任务,全面检查一遍往往需要花费两个月的时间。

在最后一处巡山地段,副工长唐定强注意到路边山坡上有泥土冲刷的痕迹,他顺势抬头向上望去,发现一块岩石下方部分泥土被雨水冲刷流失。

“不好!”他心中咯噔一下,喊住彭唯政。两人迅速爬了上去,围着这块岩石,上上下下反复观察、分析。

由于岩石镶嵌在山体之中,且有树木阻挡,两人判定其目前对行车安全尚不构成威胁。为根除后患,他们决定向车间报告,利用天窗点时间(列车运行图中,不安排列车运行线,为维修和施工预留的一段时间——记者注),破除这块岩石。

10时30分,一行人朝山下走去。“上山容易下山难”,检查通道上的苔青、雨雪后的湿滑极易让人摔跤。“没有摔过跤的巡山工就不是合格的巡山工。”彭唯政笑着回忆,摔得最重的一次在床上整整躺了半个月才恢复。

“其实一年四季,我们最怕夏天。夏天里,毛毛虫、马蜂、毒蛇躲藏在树枝上、草丛中。”彭唯政说,因此,即使再热的天,他们也要穿戴得严实,鞋子要厚实、绑腿要绷紧,蛇药必须随身携带。

2019年大学毕业后,彭唯政从老家湖南娄底来到湖北恩施,做了一名巡山工。25岁时,成为段里最年轻的工长。

“我师傅是全国劳动模范,从前巡山时,他经常给我们讲笑话,被山里的蚊虫叮咬了,他笑称是送的大‘红包’,整天乐呵呵的,在他的影响下,巡山路上的困难和艰险,我们都能乐观对待。”彭唯政的笑容纯真而清澈。

巡查一个隧道口需要半个小时至两个小时,回到山脚时,已接近正午,铁道线上的一列动车飞驰而过。彭唯政最多一次曾在一天内巡查了8个隧道,在他与工友们的守护下,宣万铁路自2010年12月建成通车以来,尚未发生一起落石事故。

“虽然这里比不上繁华的城市,工作也很辛苦,但我感觉在这里干得很开心,很知足。”这个95后年轻人望向列车驶离的方向,笑着说,“我们会小心守护铁路的安全,也守护好大家的平安。”

—微心愿—



江苏省昆山市巴城镇团委书记 顾颖

江苏省昆山市巴城镇团委书记 顾颖

江苏省昆山市巴城镇团委坚持党建引领,以“三强三优”持续推动“青年来‘巴’城、就未来”巴城镇青春e计划,持续擦亮“青春阳澄”服务品牌。强基础,优品牌。夯实根基,加强基层团组织建设,以支部联动构建共建共享新格局。扎实推进“点亮星火”专项行动,形成了“乐享童澄”“童伴有你”等一批特色基层团建品牌。强阵地,优项目。多点布局,拓宽团建阵地,组建“新澄昆韵”青年昆曲社团。打造“蟹香蟹美”青年研学路线,因地制宜开展青年手绘乡村、青春助农直播、巡河护水等项目。强队伍,优服务。整合资源,形成“1+1+N”的工作格局,优化“阳澄新韵”青年志愿服务。开设“青澄青语”青春议事厅,开展“青聚青力”志愿行,共话成长建设,共同参与社会治理,实现城市与青年的双向奔赴。



第一财经传媒(报业)有限公司十二团支部副团长 王宇倩

第一财经传媒(报业)有限公司十二团支部副团长 王宇倩

第一财经传媒(报业)有限公司十二团支部副团长王宇倩,围绕党建引领、青年品牌、先锋力量三方面扎实推进各项工作,形成新的高质量团建项目。支部结合自身特色,组建了“东岸滨江行宣讲团”。团员青年既是项目的主创人员,也有超80%成为志愿讲解员。“东岸滨江行”作为一堂沉浸式团课,为团员和青年搭建了学习的平台和载体。60分钟的行走路线,串联起30个沿线地标和20个滨江故事,通过边走边讲的方式,让团员和青年切身了解百年浦东东岸工业文化变迁,感受浦东开发开放的磅礴力量,也更加坚定作为新时代青年的使命和担当。线路自推出以来,已接待了多家基层团组织,服务浦东乃至上海的企事业单位100余家,覆盖团员青年在内3000余人次。

他们忙碌在黎明前



中青报·中青网记者 王磊 王海涵 通讯员 陈小敏

最美3月天,一年一度的植树节来临了。高铁驶出合肥南站,流动的绿色映入眼帘。可能很少有乘客会去想,窗外这养眼的风光究竟是天然形成的,还是有人用心扮演的?

90后小伙子杜正洲,正是“造风景”的人。深夜,合宁铁路沿线,养护区段高铁全部进库停运后,杜正洲和他的同事们才开始一天的忙碌。“本次作业人员20人,油桶10把……”作为现场作业负责人,杜正洲正在召开班前会议,清点人员机具,为进入封闭区间作业做好最后准备。

“线路已封锁,可以进网作业。”杜正洲的对讲机传来了驻站防护员下达的指令通知。接着现场防护员打开通道门,铁路林务工人们开始进行线路苗木养护作业。

“大家注意脚下安全,保持安全距离,影响作业人员行走及供电安全的树木必须全部砍伐。”杜正洲再次强调。他2016年从石家庄铁路职业技术学院毕业后,入职安徽铁道集团公司园林分公司,成为铁路林务工。

一阵阵油锯声打破夜晚的寂静,铁路林务工开始了争分夺秒的工作。作业结束前30分钟,杜正洲带领作业人员清理作业场地,并再次对作业人员、机具进行清点。然后他通过对讲机向驻站防护员报告:“作业人员及机具已全部撤离,可以进行销记,本次线路绿化养护作业结束。”

“这次作业,修剪女贞102株,砍伐影响作业人员行走的杂灌木224株,总体很顺利,计划的工作量也都完成了。”杜正洲在施工日志上记录下当天的作业情况。

“像这样的作业点,忙的时候,我们同时会有7-8处,一两个月在外作业是家常便饭,我们要集中利用当前的时间节点,开展大规模的养护



作业。”杜正洲解释,要力争在汛期前完成危树处置作业,确保汛期行车安全。

由于铁路很多地段绿化都需要栽植在铁路封闭区间内,必须在规定的时间内进出,不得提前或者推迟。高铁线路绿化养护需要在夜间高铁停运的时间段进行。

进出封闭区间有着严格的程序,必须穿着统一的防护服,所有作业机具进行编号管理,要做到带进去多少,带出来多少,不得有遗漏。有时候,为了节省时间,吃饭只能在工地解决。

作为中国铁路上海局集团有限公司的5家地区铁路林业绿化养护管理所之一,安徽铁道发展集团有限公司园林分公司主要担负安徽地区(长江以北)2500多公里铁路沿线绿化造林及养护任务。

事实上,铁路林务工,是一个鲜为人知的铁路工种。

与一般的园林绿化相比,铁路线路绿化养护施工难度更大。铁路沿线地形基本都具有狭长、交通不便的特点,取水困难,沿线种植最大的困难就在于浇定根水。

“从事园林绿化的人都知道第一遍定根水的重要性,将直接影响苗木的存活率,我们经常是肩

挑手抬,一点点地将水浇到刚栽植的树穴内,手上、肩上都磨出了厚厚的茧子。”王存玺指着成排的女贞树说。

王存玺是一名90后退伍军人,在学校期间参军入伍。“立足岗位,永葆军人本色”是他对自己的要求,每次作业遇到困难,他都主动上前,这种不畏艰难的精神影响了整个团队。

随着时间的推移,铁路沿线的绿化苗木不断成长,树木冠幅也越来越大,铁路林务工除了种植养护铁路沿线绿化树木,还要定期巡检铁路沿线的绿化树木,尤其汛期受台风暴雨等极端天气影响,防止树木倒伏倾斜,影响列车行车安全。

“8年的时间,是树木磨炼了我的心性,与其说我是栽植了树,我更认为是我与树木共同成长。”杜正洲有些动情地说。这些年,他先后获得优秀共产党员、先进生产者、优秀大学生等13项荣誉,这背后是在平凡岗位上的默默坚守。

去年,他在京九、阜六、青阜、阜淮、宁西、合蚌客专等线路,累计进行苗木修剪1100余公里,处置各类危树5.9万余株,确保了管内行车安全。

一条条绿色通道随着铁路蜿蜒向远方,犹如一条条绿丝带铺展开来,“人在车中坐、如在画中游”已成为现实。



年轻铁路林务工作者。

受访者供图