

总第10018号 国内统一刊号:CN33—0018
邮发代号:31—2 热线电话/传真:(0571)88860470 88852349
电子版:www.zjrrb.com
E-mail:zhj9759@163.com
地址:杭州市余杭塘路69号12号楼115室 邮编:310012

敬对生死 淡看名利

一对80后夫妻10年坚守“生命的终点站”

■记者谢邹翔

李艳红,出生在美丽的内蒙古大草原,和所有的女孩一样,她爱美爱笑,热爱生活;高德卫,来自秀美的海南岛,毕业于湖南长沙民政学院殡仪系。他们是一对夫妻,杭州市殡仪馆两名普通的、年轻的殡葬老职工。年轻,是因为他们是80后,30岁刚出头;老职工,是说他们在殡葬这个特殊的岗位上,已经默默工作了近10个年头。

近日,记者走访了杭州市殡仪馆。采访的当天上午11点,李艳红正在准备为一位逝者举行遗体告别仪式,而高德卫仍然在外奔忙,记者就在告别厅里。下午1点半,李艳红休息的时间,记者与她在告别厅外一边听她讲述他们的故事一边等待高德卫。

李艳红:初次接触遗体,忘不了那种凉到心底的感觉

李艳红说,她接触殡仪行业里的第一项工作是遗体化妆。第一次穿上隔离服,戴上一次性手套时,那种凉到心底的感觉,至今难忘。

2005年,李艳红接触的第一个逝者是一名25岁因为车祸去世的女孩,李艳红清楚地记得她很漂亮又很年轻。当她将手尖轻轻触摸到那张冰冷的脸时,顿时感觉一种恐惧、一丝寒意直达内心,脊背发凉。她说那种感觉,就像一个人走在夜幕下荒无人烟的沼泽地,油然而生的恐惧感让她的内心充满恐惧,于是,她一个劲儿跟身边的老师说话来消除恐惧。

这个女孩的家人说,女孩生前喜欢浅粉色的唇膏,喜欢梳着长长的头发,李艳红就给她画上了粉色唇膏,把长发梳整齐,为的是不让逝者和生者留一点遗憾。

在这个生命的终点站,生者有许多嘱托,从遗体登记、防腐、净身、更衣、化妆、人殓到礼厅告别,每一道程序、每一个环节,我们都不能出一丝的差错。特别是化妆,如果达不到家属的要求,就得补妆,直到家属满意为止。为遗体净身、更衣,常常要搬动遗体好几回。而接触高度腐烂的遗体,是这个岗位的常事。遗体全身漆黑,尸虫就在遗体身上乱窜,一股股恶臭弥漫在那十几平方米的沐浴间里,那皮肤就像一张张水泡过的豆腐皮一样,一碰就破。稍有不慎,尸虫就会爬到工作服或者鞋子上。浓浓的尸臭即使戴着最厚的口罩也无法抵挡,恶心、呕吐,不仅吐掉了隔夜的饭菜,而且接下来的几天都没有胃口。

夫妻俩:一路苦干,相互扶持

半年后,李艳红经过考核成为了一名专业的司仪。殡葬司仪服务,主要是为丧属提供知识专业化、技能专业化、形象专业化和精神专业化的全方位悼念服务,包括悼念仪式流程策划、悼念仪式现场布置策划、撰写主持词和主持悼念仪式等工作。这一服务过程,既要体现传统丧葬民俗文化的传承,又能适应和满足现代悼念模式人性化、个性化的需求。

李艳红说,主持了近9000余场次的遗体告别仪式。我们时常会遇到年轻的逝者,万分悲痛的亲属,或是感慨万千的人生故事。在主持悼念仪式中,宣读着情真意切、凄婉

悲伤主持词的时候,伴随着黯然神伤的亲属一阵一阵的哭泣声、呐喊声,我的内心也会感慨万分,会像失去亲人一样情不自禁地感同身受,心情压

想,高德卫又是海南人,更增添了我对大海的向往,我们商量着要在海边,趁着寒假尽情地玩玩,没想到这么匆忙的就结束了寒假返回。



李艳红在主持杭州市第二十二次骨灰撒江仪式

高德卫谈及与李艳红的

婚姻时显得尤为感慨,自己承诺一个完美的蜜月,无法给予

抑。

采访到这里,已经是下午2点17分了,高德卫还没完成任务回到殡仪馆。

记者只好拨通了电话,高德卫连连致歉,说任务太重了实在没能抽出时间回到殡仪馆接受采访。

高德卫告诉记者,他是车队的驾驶员,抬运尸体,是殡仪馆最脏、臭、累的一线工种之一。他的工作时间很难掌握,一年365天,24小时全天候保障市区的遗体接运工作,无论有多大的困难,都要保证每一次的运输,常常要加班回不了家,几乎没有休息天。

每天忙碌是常态,高德卫说,对他们的而言最大的伤害还是运输有传染病的遗体。

2013年禽流感期间,运输遗体的任务特别重,虽然全身武装到位,做好防护措施,但内心

始终存在着极大的恐慌。

高德卫很实在,他说,是人都应该会有顾虑的吧,传染病虽不害怕,万一被感染了,我是单身汉也就算了,现在拖家带口的,我总要为我的老婆和女儿考虑。

高德卫:最大的遗憾是没给妻子一个完整的“蜜月”

“我和高德卫是在江苏省江都守陵中心时认识的。”李艳红告诉记者,2006年,一起进了杭州市殡仪馆。从事殡仪业的人谈恋爱,一说自己的工作就把人吓跑了。所以,很多都是内部解决,在外面找的特别少。

谈恋爱的时候,虽然我们工作在一起,每天见面的机会很多,但是真正出去约会的时间却少之又少。李艳红叙述道,因为当时我爱人每个星期值3个夜班,有时还得应急加班,所以每次想去看场电影,都生怕看到一半来个什么紧急任务,慢慢地看电影也成了一种奢侈。

李艳红说,最“记挂”的应该是2008年结婚那次回海南,请了10天婚假,刚办了喜酒的第三天,领导就来电通知我,让我马上赶回杭州主持一场重要的仪式。我是在大草原长大的,对大海充满了幻

心爱的人,心里觉得挺亏欠她的。

而女儿的出生更是让高德卫觉得难为了李艳红,因为岗位需要,李艳红一直怀孕到预产期的前一周才请假在家休息,因为孩子提前出生,始料不及的高德卫在李艳红生产的那天还在奔忙着。李艳红独自在医院待产,高德卫却一直坚守在岗位上,当他接到李艳红从医院打来的电话,听到电话那边传来女儿清脆的哭声时,这个热血男儿的双眼盈满了泪水。

压抑与不解中的坚守

长期在这样的环境中工作,心情十分地压抑和沉重。头两年,我还有点轻度抑郁呢,李艳红说,看到所有都是沉痛的表情,听到的都是悲戚的哭声,每天都闷闷不乐,甚至在睡梦中,也会出现悼念仪式的场景。一种深深的无助、彷徨和郁闷的感觉时刻围绕在我的身上。那时,我只能待在人多的地方,多感受人气才能好一点。

当时,高德卫经常说我是张苦瓜脸。说到这,李艳红笑出了声。我跟高德卫都想过调换工作岗位,甚至于辞职换个单位。可是,思考再三,觉得既然学了这个专业,选择了这个行业,就干了这份工作吧。再说,换工作也是很难的,做过殡葬这个行业再找别的工作,别人也不会要我。

李艳红说,记忆最深的一次是他们俩工作中都受了委屈,回到家中,为了不让对方担心,互相瞒着,强颜欢笑。吃饭时,高德卫看出了她心情不好,说了句“没事吧,多吃点啊”,一听这话李艳红的眼泪就流了下来,高德卫安慰我同时也没能留住他的委屈,说着说着他的眼泪也止不住地流,3岁的女儿也在旁边陪着爸爸妈妈一起哭。

正因为我们都是殡葬人,

我们懂得彼此的辛酸和苦累,

我们理解对方的软弱,所以,

我们互相关心、体谅,互相支

持,分担,有他陪着我和女儿,我还是很开心的,李艳红告诉记者。

不同寻常的生活琐碎

李艳红说,经常有人问,你是做什么工作的?

“我是民政系统的。”

“具体干啥的?”

“在殡仪馆。”

“哎呀,年纪这么轻,怎么干了这个。”

李艳红告诉记者,她和高德卫常与人进行这样的对话,面对世人异样的眼光他们夫妻俩早已习以为常。

“再见、欢迎下次再来、有事找我……”都属于我们的禁忌用语,这些在其他场合的文明用语在这里是忌讳的。李艳红说,自从参加殡葬工作以来,一些好朋友、老乡得知我们在殡仪馆上班后,就莫名地断了联系,哪怕是同住一个城市,相约出门都被推脱,慢慢失去联系。其实,我们都明白,大多数人对殡仪馆这个地方有些忌讳,对我们这些在这里工作的人是“敬而远之”,深怕接触后沾上“晦气”。

我们几乎从来不主动与人握手,很少串亲访友,从来不到医院去看望病人,并不是不礼貌不懂礼节,而是为了尊重他人,万一人家介意又不好意思说出来怎么办?李艳红如实说,除了父母、兄弟姐妹,我们都不走亲访友。不知不觉,我们便不由自主地走进了

孤独的行列,

现在,我们最怕孩子在学

校受歧视和冷落,只能隐瞒身

份,在女儿幼儿园报名登记本

上写了杭州民政局。

“别人怎么看,不是我能左右的,做好该做的就好。”李艳红说,所有逝者家属来办理殡葬手续,心情都是极度悲伤,情绪非常激动的。我们都用自己一言一行缓解逝者家属的悲痛心情。当家属对我说谢谢的时候,我感受到了尊重和认可,那一刻我很感动。

记者问李艳红,你们夫妻俩都选择殡葬这个职业,后悔吗?李艳红感慨:“选择了就要坚持。10年的光阴里,送走了一个又一个的逝者,目睹了一个又一个的生离死别,体会到了常人难以体会到的人生滋味,是这个职业让我们懂得了珍惜与感恩,感受到生命的可贵。”

李艳红说,工作至今10时间里,每逢过年都不能与父母家人团圆,这是我们最大的遗憾。我希望今年能给我们一个长假一起回家过年,陪陪父母。

在记者的采访过程中,哀乐鞭炮声此起彼伏,撕心裂肺的哭泣声始终未停。

行进浙江·精彩故事
转作风 走基层

汉莎:失事航班副驾驶患抑郁症混过审查上岗执飞

中国日报网3月27日

电 据澳大利亚媒体27日报道,德国之翼母公司汉莎航空公司的一名女发言人表示,失事航班的副驾驶自2013年9月开始上岗,截至目前有18个月(630个小时)的飞行经验。更令人感到意外的是,本身患抑郁症不适合飞行的副

驾驶竟通过了有关审查。

失事航班的副驾驶是28岁的德国人安德烈亚斯·卢比茨。法国调查人员26日表示,飞机坠毁前,卢比茨一个人在操纵飞机,涉嫌故意降低飞行高度,导致飞机撞山。调查结果还显示,乘客在坠机前几秒意识到了即将发生的一

切并发出尖叫。

这发言人还介绍说,卢比茨在位于德国北部不来梅市的汉莎飞行培训中心接受过训练。而汉莎公司此前称,另一位飞行员有超过10年的飞行经验,执飞空客A320长达6000个小时。

一名熟悉调查情况的消

息人士透露,失事航班的“驾

驶舱语音记录器”(“黑匣子”之一)的信息显示,驾驶舱内的一个座位被推回,舱门打开又关闭了。然后黑匣子里传出了敲门声,直到飞机坠毁前都几乎没有对话。这名消息人士还说,黑匣子里还能听到飞机接近地面发出的警报。



德国警察在据信属于副驾驶卢比茨的一幢房屋前警戒。



失事航班副驾驶安德烈亚斯·卢比茨

警方从卢比茨公寓的电

脑里发现,卢比茨是一名健身迷,患有抑郁症和疲劳综合征。但是令人难以置信的是,他通过了所有的心理评估,被认为适合飞行。汉莎公司承认,卢比茨混过了相关审查,本不应该上岗执飞。

背景资料:史上驾驶员涉嫌制造的空难

据新华社 在民航史上,涉嫌人为蓄意制造的空难也曾发生过数起,其中部分事故的原因尚无最后定论。这些事故主要包括:

1982年2月9日,一架日本航空公司客机在东京羽田机场着陆时,接连同跑道上的导航灯相撞以后,坠落在多摩川入海口的浅滩上。机上174名乘客和机组人员中,

24人当场身亡,其余150人不同程度受伤。事后对空难

进行的调查发现,机长精神状况不稳定,意图撞毁飞机。

1994年8月21日,摩洛哥一架民航客机坠毁,造成40名乘客和3名机组人员遇难。当月24日,摩洛哥交通

部发表公报说,根据法国民航局飞行事故调查局破译飞行记录仪(黑匣子)的初步结果,这起空难是机长尤尼斯·哈亚提蓄意自杀所致。公报说“他切断了自动驾驶仪,使飞机急剧坠落地面”。

1997年12月19日,新嘉坡胜安航空公司185航班

从印度尼西亚首都雅加达返回新加坡途中坠入印尼巨港市附近的穆西河中,机上104名乘客和机组人员全部遇难,这是新加坡民航史上首次发生的机毁人亡的空难。

美国国家运输安全委员会的调查认定,此次空难很可能是机长蓄意操控飞机坠毁,但是印尼方面的调查没有给

出决定性结论。1999年10月31日,埃及航空公司990航班从纽约肯尼迪国际机场起飞后不久坠入大西洋,机上217人全部遇难。

美国有关机构公布的调查显示,这起空难可能是由飞机副驾驶的“自杀性行为”造成的。埃及方面对此表示强烈反对,强调应从技术角度和其他方面查找事故原因。

2013年11月29日,莫桑比克航空公司一架飞往莫桑比克的客机在纳米比亚北部丛林坠毁。机上27名乘客和6名机组人员无一生还,其中包括一名中国公民。同年12月21日莫桑比克民航协会公布的初步调查结果显示,空难系由机长主观意图造成,飞机不存在任何机械故障。