



1959年7月25日,12次列车胜利返回沈阳,锦局领导授予“三八”组锦旗,并与全体乘务员合影。

英雄列车五十年

——沈阳铁路局沈阳客运段12次列车发展纪实

穆迅 李韬 顾威

英雄壮举,催生了一种精神

1959年7月22日拂晓,从沈阳开往北京的12次列车冒着大雨在辽西平原上奔驰。到达前卫车站附近时,由于前方路基冲毁,被迫停在了石河铁路桥上。列车长张敏媛和乘务长李日奎在巡视车厢时发现,桥下洪水不断上涨,已经快要漫过桥墩,再停留下去,将会有桥梁坍塌的危险。在无法得到调度命令的情况下,他们毅然决定立即指挥列车退出险桥。就在列车退出铁路桥的一瞬间,桥塌了,紧接着山洪暴发,一个个巨大的洪峰扑上路基,冲向列车。幸亏列车及时后退,才躲过了被洪水吞噬的劫难。列车退到了前卫车站,洪水很快被洪水淹没,列车继续后退,最后退到了一个孤岛般的土岗上。在退往土岗的过程中,发现有几百名附近的农民为逃避洪水,正在路基上奔跑,又几次停车,把他们从不断上涨的洪水中救到了列车上。612名旅客再加350多位民工,列车上已经达到了近千名。就在人们心急如焚,不知所措的时候,列车扩音器里传来了列车党支部的声音:“旅客同志们,我们的列车虽然被洪水包围了,但请旅客们放心,列车上有党的领导。只要有我们党员在,有列车员在,就一定保证旅客的生命安全。”就是在这种特殊的情况下,12次列车党支部喊出了这不断被重复的最经典的语言,喊出了中国铁路的精神。

车厢里一名共产党员站了出来,争先恐后地要求到列车党支部分配任务,接着,成立了一个临时党小组开始开展工作。他们把最后一点食品拿出来,优先分给列车上的老人和孩子,他们趟着洪水,四处寻找饮用水,他们从洪水中把上游漂来的面粉打捞上来,做成煎饼,分给列车上的每一个人。

12次列车牵动了无数人的心,铁路人在寻找,民航也在寻找。前卫车站附近的人民公社的搜索队最先找到了12次列车,并在极其困难的条件下,给列车送来了600多个鸡蛋和720多个面粉。

1959年7月23日清晨,天空中出现了激动人心的一幕——一架银色的飞机出现在“孤岛”上空,投下降落伞,送来四十箱饼干,上面写着“高级饼干,慰问旅客”和“12次列车专用”字样。人群沸腾了,近千名旅客和灾民眼含热泪站在土岗上,一齐向飞机招手。

1959年7月25日8时30分,与洪水英勇搏斗三昼夜的12次列车胜利返回沈阳。

1959年8月5日,工人日报以《被洪水包围的特别快车》为题在全国最先报道了12次列车的英雄事迹。

1959年10月30日,人民日报以《英雄列车》为题,对12次列车的英雄壮举进行了更深入的报道。

1959年8月13日,中华人民共和国铁道部部长滕代远签署表彰命令并颁发“铁道部一等嘉奖令”,把新中国诞生后铁路系统的最高荣誉授予12次列车。

1959年11月,列车长张敏媛作为铁路系统的先进代表出席了全国群英会,受到了毛泽东、周恩来等老一代革命家的亲切接见。

1960年9月,八一电影制片厂把12次列车的英雄事迹搬上银幕。

“英雄列车”之名响遍全国。

崇高追求,引领了一种风尚

铁路人最珍视自己的传统。50年来,12次列车“三八”乘务组先后换了44任列车长,在12次列车工作过的铁路员工达3000多人,他们珍惜12次列车的荣誉,把发扬12次列车的荣誉传统当做责任和使命。也正是这种强烈的荣誉感和使命感,激励他们争先创优,在全路客运服务系统中始终保持红旗列车的荣誉和排头兵的位置。

他们与雷锋班搞共建活动,聘请雷锋班班长担任12次列车的名誉列车长,到目前为止,已经先后有7位雷锋班的班长接过12次列车名誉列车长的臂章。

他们以“岗位奉献,真情为他人”的全国公交战线服务标兵李素丽为榜样,多

次请李素丽到12次列车三八组给姑娘们讲解服务的精髓和技巧。

从1999年开始,12次列车三八乘务组在第38任列车长陈玉红的带领下多次到当年12次列车战胜特大洪水,创造历史辉煌的地方同前卫乡前卫小学搞共建,他们用自己的钱给孩子们买书包、买图书、买教具和文具盒;他们常年坚持与当年遭受特大洪水袭击的前卫乡村民搞共建,尽力帮助他们解决生产和生活上的急需。当年,12次列车从洪水中救起的一位村民叫赵凤,在此后的30多年时间里,12次列车的人们始终不间断地照顾他的生活,赵凤临去世的时候,对自己的女儿反复叮嘱的一句话就是:“到什么时候都不要忘了12次列车的人。”

胡锦涛总书记提出“八荣八耻”的社会主义荣辱观后,他们把12次列车荣誉室扩建成社会主义道德观教育基地,更加旗帜鲜明地提出了“治标先治本,建车先育人”的口号,坚持对职工进行革命传统教育,使其增强荣誉感,坚持进行理想前途教育,使其增强使命感;坚持进行爱国、爱路、爱岗教育,使其增强责任感。新职工上岗前的第一件事,就是把他们带到荣誉室,让他们在对英雄列车光荣历史的学习和回顾中净化心灵,汲取力量。

12次精神不仅凝聚着“12次人”的心血,也充分体现了整个社会的关爱。第一代国领导人接见了12次列车的代表,多任雷锋班班长和全国劳模李素丽直接参与过列车的共建共育活动,上百位社会知名人士为12次列车题词,勉励“12次人”奋发进取。历任部、局领导更是始终关心12次列车的成长,不断为12次列车的发展指明方向和充添动力。

12次列车是一座大熔炉,锻炼、培养了一批又一批优秀党员、优秀干部。50年来,12次列车为全路输送了500多名列车长、400多名干部。有1人获得全国劳动模范称号,8人获得火车头奖章,20多人获得省、市、部级劳动模范或优秀共产党员称号。列车多次受到国家级表彰、嘉奖及命名,受到省、市及路局的表彰、嘉奖及命名上百次,获得的各种奖杯、奖状和锦旗更是多达上千件。

与时俱进,形成了一种理念

50年来,12次列车始终追随中国铁路改革和发展的脚步前行,他们认真探索在新的历史条件下铁路客运服务的新规律,在中国铁路不断进步的同时努力把中国铁路客运服务引领到世界前列。

上世纪60年代,“12次人”在条件比较艰苦的情况下,努力为旅客创造尽可能



老车长“回家”讲传统。

方便的旅行条件。他们利用休息时间到海边拣贝壳,加工成烟灰盒,他们把瓶盖加工成棋子,用纸壳做成棋盒,提供给旅客,丰富他们的旅行生活。

上世纪70年代后期,他们总结提炼出了12次列车“一心想着旅客,一切为了旅客”的“两个一”精神,使12次精神再次升华。2003年1月17日,时任铁道部党组书记的刘志军检查了12次列车,提出“在新时期让12次英雄列车红旗更艳”和沈阳铁路局局长王占柱提出“发扬T11/12次精神,打造精品,重树雄风”的要求之后,围绕如何把12次列车打造成引领社会风气,展示铁路形象的火车头这个目标,沈阳客运

段对12次列车几十年走过的历程进行了总体回顾,进一步把“两个一”的精神内涵归纳为“把列车当成家,把旅客当亲人,把使命当生命的敬业精神;不讲索取,脚踏实地,用汗水铸精品,无私奉献;团结一心,不畏艰险,顽强拼搏的团队精神;勤学善思,博采众长,与时俱进的创新精神;瞄准一流,敢立潮头,永不止步的争先精神”,并把它作为全段上下共同遵循的理念,从而使12次精神具有更普遍的现实意义和更鲜明的时代特征。

12次列车“三八”乘务组第36任列车长李洁玲的母亲在12次列车当了一辈子列车员,李洁玲从小就对“12次人”的敬业和奉献精神留下了深刻的记忆。她戴上12次列车长的臂章,迎着旅客信任的目光走进车厢的时候才知道,对“12次人”来说,敬业和奉献是一种责任,是一种本色。

在一般人看来,列车乘务员的工作是悠闲的,甚至有人说乘务员是“地上三尺活神仙”,然而却很少有人知道这项工作实际上相当辛苦。他们一走就是几天甚至十几天,老人孩子没人照顾,吃饭睡觉不规律引发疾病,法定假日享受不到天伦之乐,尤其是夏季,在列车大量超员的情况下,他们每次作业时衬衣几乎都会浸透汗水,好不容易列车到达了终点,他们还要克服疲惫打扫卫生,因为列车很快又要运行。

12次列车回回的锈钢台面和水管上的腐蚀一直是列车卫生的难点,12次乘务员自费买来牙刷、铁钩、砂纸等,运行中一有空闲随时进行清理,车体入库时集中进行清理。12次列车的整洁和明亮,就是这样用汗水一点一滴打磨出来的。

原12次车队队长赵岩最了解12次列车团队精神的含义,因为她的母亲也是12次列车的乘务员,她是听着12次列车的故事长大的。担任队长之后,她把光大英雄列车光荣传统作为自己的使命。有一天,12次列车第四乘务组有位职工妻子生产时出现大流血,花光了10万元医药费之后,仍急需大量现金,赵岩和车队党总支书记赵岩才听到这个消息之后,立即组织全车队职工进行捐款,仅用三天时间就捐助了15000多元,使这位职工和家庭顺利渡过了难关。赵岩在车队长的位置上整整工作了3年,她最大的感受是要想职工关键时刻上得去,平时就要对职工多关心。

勤学善思,博采众长,是实现服务创新的基础。多年来,12次列车的人们十分注意通过不断的学习形成自己的服务文化。按照“服务社会,学习社会”的理念,12次列车以“乘务员服务礼仪规范”为标准,坚持开展全员“提素工程”,聘请外事礼仪学校老师对全员进行严格的服务礼仪培训。为搞好全员业务知识和技能教育,他们突出“四化”管理,即日常教育制度化、训练提高

标准化、仪容仪表军事化、列车管理军事化。还经常组织职工到军营进行“封闭式集训”,利用业余时间组织乘务员学习外语、哑语等。并借鉴民航、酒店的服务培训方法,加强对职工进行团队精神、服务品质等方面的教育,使职工的服务技能不断提高。

为了提升12次列车的管理水平,他们建立了《12次列车定期分析例会制度》、《12次列车长竞聘办法》、《12次列车人员素质考核办法》、《12次列车乘务员日常考核办法》、《12次列车班组月度一体化考核办法》、《12次列车年度等级制考核实施办法》等一系列管理办法。在此基础上,细化出了340多个考核项目,使列车一次乘务管理更科学、更

规范、更细致、更加贴近了旅客需求。

上世纪80年代,他们响应铁道部关于向改革要运输能力的号召,提出“把困难留给自己,把方便让给旅客,把效益献给国家”的口号,率先进行乘务制度改革。腾出乘务员宿营车,代用硬座车,后来干脆甩掉宿营车,换挂旅客硬座车。接着由8个组班制改为三班轮乘

50年,圆了多少青春梦。
50年,白了多少少年头。
50年,穿起了多少珍珠般的故事。
50年,生发了多少感叹,燃烧了多少激情。

2009年7月22日,是沈阳铁路局沈阳客运段12次列车战胜特大洪水,获得英雄列车称号50周年纪念日。在这18200多个日日夜夜里,一代又一代“12次人”用真诚奉献的精神塑造中国铁路的灵魂,用尽可能完美的形象感动着中国。他们50年的成长和进步是中国铁路奋斗发展的缩影,折射了中国铁路历史的光辉。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

列车首先面对的是旅客由于不了解情况而产生的埋怨情绪,怒气冲冲的责问声指向每名列车员。一些年轻的女列车员被



2007年3月7日,在全国铁路总工会女职工委员会三届四次会员代表大会上,112次/11次“三八”组荣获“火车头奖杯”和“十大杰出标兵”两项殊荣。

制改为6个组班制单班轮乘制,节省下来52名员工,支援其他车队。这一举措相当于全年在京沈线上多开了86列特别列车。

上世纪90年代,12次列车作为铁道部乘务制度改革的试点列车,又一次带头响应党号召,继续推进乘务制度改革。工作量不减,人员却由原来的123人减到102人,为企业节省了开支。

1998年4月1日,铁路部的运行图实施后,12次列车更换成双层车底。他们立即针对列车特点,变更作业程序,提出了“创最佳服务,建名牌列车”的口号,要求乘务员在一张笑脸、一声问候、一杯开水、一个敬礼、一道别致的旅客准备中展示全新的服务形象。

从2007年4月18日全路第六次大提速开始,12次列车由北京延长到了广州东,运营里程由700多公里增加到3000多公里,车底也换成直供电动车。硬件设施先进了,可是运营里程增加了,停靠站增多了,客流成份复杂了,服务难度也随之加大了。在这种情况下,12次列车提出了“全心投入,无微不至”和“人性化关爱,贴心服务”的理念,推出了“阳光服务系列”。率先在列车上开设阳光服务咨询台,将列车沿途的旅游景观、换乘车次及开车时间、各大医院、餐饮旅店地址及联系电话作为咨询内容提供给旅客。为了体现人性化服务,他们在车厢连接处为吸烟的旅客准备多功能方便凳,在乘务员准备服务百宝箱,为照顾重点旅客阳光服务岗,并实施了无干扰服务。

为营造愉快的列车氛围,12次列车乘务员制作了微笑提示板,把随时提示乘务员在服务中始终面带微笑作为提升服务质量的切入点,并由此形成具有鲜明特色的“43620”细微服务方法。“4”是四多,多看一眼,多说一句,多走一步,多帮一把;“3”是三感,即让旅客上车时有亲切感,乘车时有舒适感,下车时有留恋感;“6”是全程服务六提示,即列车广播提示、重点旅客提示、关键部位提示、到站前提示以及就餐提示和购物提示;“2”是要求乘务员和广播员要做到能够用汉英两种语言提供服务,“0”则是努力做到服务零缺陷。

50年来,12次列车实现安全行车3000多万公里,输送旅客3600多万人次,获得旅客表扬信及服务11万多件,收到锦旗1200多面,用优质服务获得了全社会的广泛赞誉。

历史奇缘,铸就了一种成功

2008年,是极不平凡的一年。这年的初春,一场50年不遇的暴雪和冻雨袭击江南,12次列车被国京广线前后长达143个小时,新一代12次人面对断水断电,食物匮乏的局面,特别是面对旅客急切盼望回家过年而引发的急躁、埋怨甚至愤怒情绪,通过真诚和细致的服务,化解了一个又一个矛盾,使3300多名旅客平安到达了旅行目的地。这段“爱心融冰雪,真情暖车厢”的故事在12次英雄列车战胜特大洪水,赢得殊荣49年后,再一次感动了中国人。

那是一场多么可怕的雨雪呀!罕见的持

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

列车首先面对的是旅客由于不了解情况而产生的埋怨情绪,怒气冲冲的责问声指向每名列车员。一些年轻的女列车员被

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

列车首先面对的是旅客由于不了解情况而产生的埋怨情绪,怒气冲冲的责问声指向每名列车员。一些年轻的女列车员被

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。

续低温把从天而降的雨雪变成厚冰,压垮了一座座高压电塔,进而使铁路的供电和信号设备全部失灵,造成依靠电力机车牵引的京广线运输大面积中断,包括12次列车在内的几十列旅客列车被分别阻隔在京广线上。当这可怕的消息传到沈阳客运段的时候,段长忧心如焚,因为他知道,担当沈阳北至广州东的T12次列车乘务任务的是刚刚进行完人员调整的“三八”乘务组,列车长杨月刚到任一个月,列车上的39名客运人员中,除了硬座车厢有8名男乘务员外,剩下的全是平均年龄只有23岁的女孩子,在这样大的灾害面前,她们能经受住考验吗?

2008年1月25日列车从沈阳站正点出发,在北京开车后一路正常,可是26日3时15分,却突然停在了一个叫黄秀桥的小站上,一停就是十几个小时,之后又是走走停停,当列车长杨月和韩玉华得到前方电网坍塌的消息时,意识到最严峻的考验终于来临了。