



济南客运段老列车长李强： 本色军人将责任进行到底

他，曾参加过第二次对越自卫反击战，为国浴血奋战；转业后他成为一名铁路人，开始曾一度想放弃，但为了不丢军人的荣誉，他坚持走了过来；他曾经跑了14年的济南—乌鲁木齐线路，直言“中间7年是我一生最受罪的时候”，但依然挺了过来。他就是济南客运段烟荷班组老列车长李强。作为一名退伍军人，他在工作中将责任进行到底，时刻保持着军人作风。

文/片 本报记者 沈振

曾经浴血疆场 差点马革裹尸

李强已经干了20多年的列车长，在他的班组成员眼里，他有着强烈的责任心，什么事都会帮着大家考虑。这是因为李强曾经当过兵，并参加过第二次对越自卫反击战，还因此差点“马革裹尸”。说起自己的越战经历，李强一下子直起了身板，声音也比之前洪亮了许多。

1979年，我国对越南发起了自卫反击战，此时15岁的李强正在省实验中学上学。听到消息后，李强和班里的男同学都十分激动，想象着自己要是能上前线保卫祖国，该是何等的威风。然而，由于年龄太小，他的报国热情只是在收音机前，随着胜利的电波转化成一次次手舞足蹈。

虽然没能去成前线，但从此参军的梦想便一直埋在了李强的心里。1982年李强高中毕业，此时的他面临两个选择，一个是去山东体工大队上学，从此以后当个体育老师；另一个便是参军。“自己当时非常向往军旅生涯，希望有天能上战场保家卫国。”就这样，当年10月李强便报名参了军，成了一名电台报务员，负责团营级之间的电台联系。

1984年4月12日，我军收复了中越边境的老山，打响了第二次对越自卫反击战。此刻身在山东邹城的李强心早已飞到了前线。“那时真是天天都想着去前线。”李强说，每天晚上他和战友都会谈论前线的战事。当年10月，李强所在的部队收到了集结令，不久作战令也随之而来，李强5年的战场梦终于实现。

“积极要求参战，让党和国家考验，争取火线入党。”在临行前，李强和战友们一起写下了血书。

随后李强随部队开赴前线。

然而，上了一线迎面而来的却是越军的猛烈攻击，“越军打我们立足未稳，结果刚上去阵地就丢了。”从1985年4月到7月，两军不断进行着炮战，李强耳边每天都是不断炮击声，躲在猪耳洞里，成为李强每天的任务之一。

7月18日晚，李强迎来自己进入前线后第一次危险任务。他配合23名侦察兵潜入一处无名高地进行敌情和地形侦查，第二天早上撤退时，他们却不幸被敌人发现，24人遭遇了与敌军的正面交火。在边打边撤的过程中，3名战友牺牲，2人重伤。李强自己也不慎坠山，幸运的是他被挂在了一棵树上，只受了轻伤。“是电台的天线救了我一命。”说着李强突然停了下来，陷入沉思当中。

像这样的情况，李强在前线遭遇了太多次。李强说，他也不知道从鬼门关走了多少次。

1986年，带着“火线模范党员”的荣誉，李强从军队转业。

跑乌鲁木齐的 中间7年白了头

1987年，等了一年的李强，终于被安排了工作，他进入铁路这个从未想过的行业。

刚得到消息的李强，认为自己这个“火线模范党员”应该可以被安排到一个较为轻松体面的工作岗位上。然而，当李强怀着信心前往培训时，才发现自己被安排的竟是运转车长的岗位，运转车长的工作非常苦，工作环境也非常差，工作时间也非常不规律。“落差太大了。”李强甚至动了不干的念头。

“毕竟自己是个参加过越战的军人，这点苦还吃不了？”最终李强还是咬牙留了下来。干了4年运转工作后，1992年李强被调至了客运岗位上，成为了一名列员。至今，李强仍然记得自己第一次跑车的情形。“第一趟车跑的是济南至哈尔滨，36个小时



的绿皮车，一路是熬过来的。”李强说，自己烧了一路炉子的情景，一辈子都忘不了。第一次跑车结束后，李强回家后躺在床上依然感觉自己还是在火车上回来。

在跑了7年的济南至哈尔滨后，1999年李强被调至西安线上。相比之前，这条客流量小了很多，李强的工作也因此轻松了很多。然而，好景不长。不到一年，李强便被调至整个济南客运段最艰苦的一条线路上——济南至乌鲁木齐，而这一干就是14年。

对于这条线路上的酸甜苦辣，李强直言，“中间7年时间，是我最难熬的7年。”2000年，刚被调至新线路的李强跑的是T189/190次列车，虽然出去一趟需要5天的时间，但当时的特快列车是条件最好的列车，所以除了跑车时间久之外，其他在李强眼里都很好。

时间来到2004年，我国铁路进行第四次大提速。然而正是这次大提速，把李强所在的特快列车“提”成了慢车1085次列车，车底也换成了当时最差的绿皮车。“你是不知道，换成绿皮车后，工作就太难熬了。”李强说，由于前往乌鲁木齐的客流量非常大，时间又非常长，不少旅客在列车上患上旅行综合征，一些有心理疾

病的旅客不时就会在列车发作，烫伤、挤伤、跳车、伤人等意外情况层出不穷。

“我们车上，曾经一次出现4个精神疾病患者，我们列车员得时时刻刻盯着，生怕出安全问题。”回想起那时的日子，李强至今还十分无奈，他说：“我的头发都是那时候白的。”

这样的日子一直持续到2011年，车队绿皮车换成了空调车后才有所改观。然而，李强白了的头发再也回不去了。

“那7年是我一生最受罪的时候。”李强说，现在的日子相比之前简直是一种享受。

接手路局平均年龄53岁 的最大班组

2014年底，李强在跑了14年的乌鲁木齐线路之后，因为年纪原因，被调入济南车队，开始跑管内线路。

现在虽然是5月，但济南已经进入了夏季模式，5月27日下午3点35分，在济南火车站东临的济南客运段大院内，20个穿着制服的列车员正在列队。列好队形后，两排队伍整齐地走出大院朝火车站走去。他们每个人手里都拎着袋子，里面装着对讲机、

换洗衣服、洗漱用品，还有一些从家里带来的食物。

这群人都属于济南客运段济南车队烟荷班组，他们正准备前往车站接车，开始自己未来48小时的跑车任务。这20人平均年龄53岁，最大列车员58岁，最小的38岁，是济南铁路局内平均年龄最大的班组。51岁的列车长李强，走在队伍的最后面，从他笔直的走路姿势上依然还能看出几分军人的影子。与其他年轻的班组相比，李强笑称，自己的班组更像“老年代表队”。

由于线路原因，原本16点16分发车的K8316次列车晚点30分。到达站台的列车员在楼梯口，彼此聊着“休班这两天家里过得怎么样”。旁边一位年轻一点的列车员，正在教这个班组里年龄最大的同事怎么使用最新的对讲机。“这个按键是将音量调大，长按上面的就能关机。”每一句都显得非常耐心。

下午16点50分，K8316次列车从济南站缓缓驶出。刚刚换班的列车上十分忙碌，列车员在忙着清点卧具，餐车里的工作人员在清点食物，车长李强在安排和上一班车长交接后的各项事宜。直到列车到达晏城车站，所有的交接工作才理清。此刻，列车员又要忙着在站台上迎来送往旅客。

李强的班组成员都是将其他各个班组中年龄较大的人员抽调过来组成的。他说，单位为了照顾他们这些年纪大的乘务员，让他们跑管内线路，这样可以少受许多罪。

说起自己带的班组，李强非常感触。“我们班组虽然都是老人，但都跟家人一样，什么事都互相照顾。虽然班组年龄非常大，但每个人都都有着丰富工作经验，干起活来都非常认真。”他说。

在新的线路上，李强依然保持着自己军人的作风，尽职尽责，雷厉风行，他说，不管在哪里，军人的荣誉不能丢，要将自己的责任进行到底。