

山东两火车相撞·追踪

国务院“4·28”胶济铁路特别重大交通事故调查组成立

超速 + “人祸” 酿成 70 人死亡惨祸

胶济铁路在中断 22 小时后已于 29 日凌晨正式恢复通车

A 进展 胶济铁路 29 日凌晨恢复通车

“4·28”胶济铁路特别重大事故现场抢险救援工作基本结束,胶济铁路在中断 22 小时后已于 29 日凌晨正式恢复通车,事故调查处理及各项善后工作正在全面有序开展。

29 日早晨,中共中央政治局委员、国务院副总理张德江第三次来到“4·28”事故现场,仔细检查了抢修和通车情况,向参加救援、抢修铁路、抢救伤员的铁路工人、部队和武警指战员、公安干警表示慰问和感谢。

经核查,“4·28”胶济铁路特别重大事故

发生时,5034 次列车上有乘客 1620 人,乘务员 44 人;T195 次列车上有乘客 1231 人,乘务员 35 人。事故发生后,抢险救援工作随即有序、快速进行。至 29 日凌晨 2 时许,胶济线正式恢复通车。

救治伤员及善后工作也全面有序开展。截至目前,淄博市 23 家医院共接收伤员 416 人,其中重伤 74 人,轻伤 342 人,受伤人员中有 4 名法国人。救援行动非常迅速,为在第一时间救治危重患者赢得了时间,最大限度地减少了死亡。

“4·28”事故是典型的责任事故

29 日,在山东周村成立了国务院“4·28”胶济铁路特别重大交通事故调查组,国家安监总局局长王君任事故调查组组长。王君说,“4·28”胶济铁路特大交通事故是一起典型的责任事故。

王君说,从初步掌握的情况看,事发列车

严重超速,在限速每小时 80 公里的路段,实际时速居然达到了每小时 131 公里。这充分暴露了一些铁路运营企业安全生产认识不到位、领导不到位、责任不到位、隐患排查治理不到位和监督管理不到位的严重问题;反映了基层安全意识薄弱,现场管理存在严重漏洞。

B 表态 安监总局局长:要依法依规严肃查处

国务院“4·28”胶济铁路特别重大交通事故调查组组长、国家安监总局局长王君说,要严格按照“四不放过”原则,依法依规严肃查处。

29 日 10 时,国务院“4·28”胶济铁路特别重大交通事故调查组在山东周村成立。王君说,事故调查组肩负着重要的使命,将在查清原因的基础上,以事实为依据,以法律法规为准绳,认定事故的直接责任、主要责任、重要责任和领导责任,依据有关的法律规定,严肃追究事故相关责任人的责任。

他说,铁路事故调查专业性强,要从技术原因切入分析,综合分析管理上的原因,做到全面、科学、公正、客观。

王君强调,这次事故调查要着重抓好以下几个方面:一查路基情况,是否存在路基不稳定情况;二查线路运行状况,是否存在不符合标准情况;三查机车技术状况,是否存在带病运行情况;四查铁路运输调度指令下达情况,是否存在违章指挥、下达错误指令或漏下指令的情况;五查铁路信号显示情况,是否存在错误显示、信号失效的情况;六查机车司机操作互控、监控情况,是否存在违章操作、互控失效、疏于监控的情况;七查铁路安全规章制度建设情况,是否存在重大漏洞或规章制度不落实情况;八查职工安全培训情况,是否存在未经培训或培训不合格就上岗作业的情况。

C 伤情 中国帆船队教练高位截瘫

根据央视记者介绍,从山东省淄博市中心医院获悉,医院至今一共收治了 15 名受伤旅客,其中有位高位截瘫伤者是中国帆船队的教练,他是青岛人,目前这位教练已经转院进一步接受治疗。

中国帆船队正在积极备战北京奥运会,北京奥运会的帆船帆板比赛将在青岛奥帆中心举行,中国队的目标是争取能够在主场争取佳绩。

淄博市中心医院收治的伤者中年龄最小的才 3 岁半,另外还有两名外国人,分别是名叫肖安娜的清华大学学生和她 54 岁的父亲,目前都在医院接受治疗,恢复情况良好。

中心医院透露,从早上 6 点钟接到第一批病人开始,医院一共投入了 100 多名医生护士,全院正在紧急抢救治疗当中。

D 亲历 很多人喊救命,嗓子都喊哑了

56 岁的史玉君坐在 T195 的 13 号车厢,他从北京到淄博办事。事发时史玉君正从中铺的床上爬下,准备收拾行李。

突然,车厢猛烈地左右摇晃了两下,恐惧感让史玉君下意识伸手抓住了床边的铁栏。就在这时,一声巨响,火车向前进方向的右侧翻了过去。睡在上铺的一个 20 多岁的小伙子从床铺上摔下,重重地压在史玉君身上,“我疼得差点背过气,等小伙子爬起来才发现焊在床边的铁栏也倒了,压在我腰上”。

小伙子帮史玉君把腰上的铁栏搬开,这时车厢里已经乱成一片。由于临近五一,车厢里满满当当都是人,“到处都是哭声,还有很多人喊救命,喊得嗓子都哑了”。

放弃了所有的行李,史玉君从窗户上爬了出来,玻璃早已粉碎,“有的从下面窗户爬出来,有的从上面爬出来,我那个车厢大概爬出来七八个,除了我,都是二三十岁的小伙子”。

爬到路边的史玉君再也没有了力气,趴在地上一动不动,车厢内外一点灯光都看不到,“我也不知道死人没有”。

史玉君随后掏出手机,不停拨打 120,“一开始问我地方,我说只知道快到淄博了,在铁路路上”。到了后来,120 不再询问地址,只是反复说救援车辆已出发,耐心等待,不要乱动。早上 6 点多,公安率先赶到。随后附近村民也赶到了现场,史玉君把自己的手机交给一个村民,让他接着打 120。上午 8 时,120 救护车终于赶到。

打电话报平安手机打到没电

昨天上午 9 时许,许小姐、张女士等乘客介绍说,由于事发后乘客们都打长途电话给家人报平安,因此大家的手机纷纷打到没电。张女士和同车厢乘客被集中在一旁的空地上,各自的行李也先后从车里被取出,已被抬出的死者则停放在空地上,抢救人员仍在搜寻车内被压的乘客。

“有个女的先出来的,还想拽她卡在车厢里的男友,这才发现他已经死了。”张女士说。

在北京某大学就读的大四女生许小姐乘 T195 次回山东看望男友,昨天 7 时 50 分,她在电话中告诉记者,自己所在的是硬座车厢,事故发生之前没有任何征兆,该车厢内的乘客没有严重伤者。

E 探因 原因一:时速 131 公里的代价

28 日上午,赶到事故现场的新华社记者看到,朝济南行驶方向的铁路下方横七竖八地倾覆着近十节车厢,现场一片狼藉,有几节车厢被巨大的撞击力几乎拧成了麻花。

“通过初步调查,我们可以发现这本是一起不应该发生的责任事故!”一天之后,国务院事故调查组副组长、全国总工会副主席张鸣如此痛心表示。

国务院事故调查组组长、安监总局局长王君说,这是一起典型的责任事故。据他介绍,从初步掌握的情况看,北京至青岛的 T195 次列车严重超速,在本应限速每小时 80 公里的路段,实际时速居然达到了每小时 131 公里。

“通过调阅 T195 次列车运行记录监控

装置数据,该列车实际运行速度每小时超速 51 公里。”29 日,刚刚被任命为济南铁路局局长的耿志修说,28 日凌晨,这列火车第 9 节至 17 节车厢在铁路弯道处脱轨,冲向上行线路基外侧。此时,正常运行的烟台至徐州 5034 次列车以每小时 70 公里的速度与脱轨车辆发生撞击。

一场特大灾难事故随即发生……

事故除了给乘客造成重大伤亡外,一辆机车基本严重受损,14 节车厢报废,648 米铁路线及部分牵引供电设备损坏,事故中断胶济上下行线铁路行车近 22 小时。

事故原因虽已初步显露,但尚需国务院事故调查组进行全面深入调查,并最终认定结论。

原因二:不可忽视的深层内因

很多事故的发生,看似偶然,但除去其中少数确为“天灾”的因素之外,实际大多可归为“人祸”。

“这起列车撞击事故,不管最终认定原因如何复杂,但可以毫无疑问地说,这不是天灾,是人祸!”济南铁路局一位负责运输管理的工程师说,这需要认真加以反思。

新任济南铁路局局长耿志修 29 日坦承,从初步分析看,这起事故暴露出了“济南铁路局对施工文件、调度命令管理混乱,以文件代替临时限速命令极不严肃”等一系列问题。

据介绍,济南铁路局 4 月 23 日印发了《关于实

行胶济线施工调整列车运行图的通知》,其中含对该路段限速 80 公里的内容。这一重要文件距离实施时间 28 日零时仅有 4 天,却在局网上发布。对外局及相关单位以普通信件的方式传递,而且把北京机务段作为了抄送单位。

这一文件发布后,在没有确认有关单位是否收到的情况下,4 月 26 日济南局又发布了一个调度命令,取消了许多限速命令,其中包括事故发生段。各相关单位根据 4 月 26 日的调度命令,修改了运行监控器数据,取消了限速条件。文件传递及调度命令传递混乱,给事故发生埋下了极大的隐患。危险步步紧逼,但错误仍在继续……

济南局列车调度员在接到有关列车司机反映现场临时限速与运行监控器数据不符时,4 月 28 日 4 时 02 分济南局补发了该段限速每小时 80 公里的调度命令,但该命令没有发给 T195 次机车乘务员,漏发了调度命令。而王村站值班员对最新临时限速命令未与 T195 次司机进行确认,也未认真执行车机联控。与此同时,机车乘务员没有认真观察,失去了防止事故的最后时机。

一场特大事故就这样在错误不断累积中不可避免地发生了。

目前,铁道部党组已对原济南铁路局有关领导进行免职审查。在 29 日 5 时召开的全国铁路电视电话会议上,铁道部决定,从现在起开展为期 4 个月的安全生产大反思大检查活动。全国铁路系统要深刻吸取事故教训,举一反三,查领导、查管理、查设备、查作业,并且要把管理和领导作为反思检查整改的重点。 本版综合新华社电

