



德国高铁惨祸后如何重建信任

核心提示

1998年6月3日,一辆运载287人的德国城际特快列车(ICE)脱轨,造成101人死亡。事后,秉持着“专业精神”的德国各相关部门,开始了近乎惊人的救援和调查。他们不仅更换了所有的车轮,更进行了长达5年的技术调查和法律审判。

2003年审判结束后,除了受损特别严重的车厢被销毁以外,可用车厢再度回到公众视野中。其中,几乎没有受损的第一节车厢保持了1998年事故前的样子,它成为了德国联邦政府技术应急机构的教学样本。

尽管人们一度对高铁失去信心,但德国铁路公司及时、透明的调查研究,与媒体和公众的积极沟通,让人们逐渐重拾信任。

一只断了钢圈的火车车轮,在飞驰的德国列车上划出一道疤痕。

1998年6月3日上午,一辆运载287人的德国城际特快列车(ICE)从德国慕尼黑开往汉堡,在途经艾雪德小镇附近的时候突然脱轨。短短180秒内,时速200公里的火车冲向树丛和桥梁,300吨重的双线路桥被撞得完全坍塌,列车的8节车厢依次相撞在一起,挤得仅剩下一节车厢的长度。

这场列车事故造成101人死亡,88人重伤,近百人轻伤,遇难者还包括两名儿童,生还的18名儿童中有6人失去了母亲。

这是迄今为止伤亡最重的高铁事故。目击者安德鲁·戴维斯说,在那一刻,“每个人都因为不敢相信眼前的惨烈景象而闭上了眼睛”。

人们不敢相信,因为眼前这一堆化为废铁的车厢,恰恰是德国人的骄傲。这个以工程设计著称的国家,1991年6月2日全面投入使用ICE。对德国人来说,这不单是一个崭新的铁路系统,“在柏林墙倒下两周之际,先进的高铁象征着德国统一后光明的未来”。

这列代表高科技的德国列车高速行驶了7年,无一例死亡事故,直到1998年,途经艾雪德镇的这只车轮,开始崩坏。

这只崩坏的车轮划伤了德国列车,并一度划伤了德国人的信任。“但是因为德国铁路公司迅速做出了公开透明的调查,并努力改进失误,我觉得可以再次信任它。”德国记者史提芬·伍兹拉尔在接受记者采访时说。

和史提芬一样,很多德国人在惊魂碰撞后重拾对高速列车的信任。时至今日,ICE依然是德国人出行的首选。每天有超过21万乘客选择乘坐ICE,在德国和欧洲的城市间往来穿梭。

“安全第一,是铁路公司的首要职责。今年是德国高速铁路运行20周年。直到今天,数据依然显示,在德国,乘坐火车出行是最安全的交通方式。”德国铁路公司(以下简称“德铁”)新闻发言人亨纳·斯潘努斯告诉记者。德国列车并没有因为这只车轮而减缓行驶,却以更加积极的姿态,继续高速前行。



德国高铁惨祸现场。

因为德铁的疏忽,死神躲过了所有搜查 与列车上的287人一道,驶向通往毁灭的末路

第一个发现死神车轮存在的是搭乘这趟列车的约格狄曼。在列车行驶到艾雪德镇以南约6公里的地方时,他突然看到一截巨大的金属条从太太和儿子中间的座椅扶手中弹出,车厢的地板被捅出一个大口。

根据此后的调查,这片金属条是第二节车厢的第三条车轴上一个车轮的外钢圈,因为长时间频繁使用出现了金属疲劳现象,进而造成金属爆裂,而突然爆裂的外钢圈插进了车厢正中约格狄曼的包厢。

约格狄曼迅速离开车厢去找列车员。然而,就在他和列车员赶回包厢的短短一分钟内,列车驶过转换铁路线路的转辙器,破裂的车轮外钢圈把转辙器上并不牢靠的轨钩勾起,这块铁轨插入车体,并冲破车厢顶,造成车头和此后的车体分离,列车脱轨。

当约格狄曼和列车员赶回包厢时,列车第二节车厢脱轨撞入树丛中,而此后的车厢撞断了重达300吨的桥梁,天桥主体倒塌压在第三节车厢中后段,而此后的所有车厢全部出轨,挤压在一起,强大的冲击力将两名正在桥下工作的德国铁路员工撞死。

现场救援和搜寻工作整整持续了3天 而技术调查和法律审判则持续了5年

事故发生后,秉持着“专业精神”的德国,开始了近乎惊人的救援和调查。

——事故发生6分钟后,接到报警的警车、消防车和救护车抵达现场,德国红十字救援协调中心宣布临近地区进入紧急状态。

——事发20分钟后,为了确保重伤员能够第一时间被救助转移,德铁宣布停止运营,并于7分钟后停运所有列车。

——事发一个半小时后,所有被找到的重伤者都被转移到附近医院,24架直升机、60名医护人员和150名救援人员到达现场。现场迅速搭起帐篷,就地诊治轻伤者。

——事发后,德国联合信息中心和紧急事件信息中心专门开设了统一的人员身份确认和失踪举报电话。电信通信系统也开设了两个专门的波段,供事故救援使用。

——事发约两小时后,德国联邦军队的三辆军用坦克及从汉诺威调派的一部40吨重的消防起重机一起挖掘现场残骸,随后开始了挖掘遇难者的工作。

——搜救工作整整持续了三天才结束。约有1900名救援人员参与了现场抢救,其中包

括驻扎在附近的英国军队。

直至2008年,德铁已支付3200万欧元作为事故补偿金,并预计未来还将支付千万欧元。时任德铁董事会主席的约翰内斯·路德维希走访了许多受灾家庭,向受害者表示慰问。

现场救援和搜寻工作结束了,而长达5年的技术调查和法律审判才刚刚开始。1999年,事故发生1年零3个月之后,德铁公司主席约翰内斯·路德维希被免职。

而对相关工程师的审判还在继续。由于事故审判成为公众关注的热点,在2002年主审开庭的时候,庭审不是在法院举行,而是在在议会大厅。2003年,庭审结束,工程师被判无罪,每人支付一万欧元赔偿金。虽然幸存者及受害者家属对判决不满,认为“德铁在赔偿问题上十分小气”,但终究这桩史上最惨烈的高铁悲剧,经历了长达5年的彻底清查,终于在技术调查和法律审判的领域,划上一个句号。

“我想德铁公司也不希望这件事情发生,遇到这种事情也很沮丧,但是不管怎么样,事情发生后,他们在用专业精神对待。”史提芬说。

事发第二天,德铁降低了全线高速列车的时速,并停运所有同型号列车

死神藏身的ICE列车,动摇了德国人对高科技的“技术崇拜”,致使事故发生后,人们一度对高速列车产生了怀疑,乘车人数锐减。

“对于ICE的乘客来说,艾雪德事故的确留下了阴影。但是德铁在事发后及时主动公开信息,并花费很长时间去研究改变高速列车车轮的构造方式。我认为德铁在事后处理上的表现令人满意。”德国柏林工业大学交通研究所主攻铁路研究的教授于尔根·西格曼在接受采访时说。

艾雪德事发后第二天,德铁降低了全线高速列车的时速,并全面检查安全性,随后按照联邦铁路局的要求,停运所有同型号列车,对其进行超声波安全检测,将59辆同型号列车上所有箍着钢条的双轭钢轮,换成整块钢材切割而成的单轭钢轮。由于联邦铁路局要求进行全面安全检测,德国实行了紧急列车时刻表,多辆列车被取消,多条线路被缩短,直至事故一个多月后才基本恢复国内铁路运营。德国旅客直至次年11月全部车轮更换完毕后,才重新体验到列车原有的运行状态。

尽管德国铁路在橡胶轮胎上具有领先技术,但时至今日,他们仍不敢恢复使用这类轮胎。

此后,德铁对于安全隐患更加慎重。在2008年一次列车事故后,德铁实行了高于以往10倍的检测频率,来找寻可能存在的安全隐患。现在,负责监管的德国联邦铁路局要求所有行程超过3万公里的车轮每周都要接受检查。

而在艾雪德事故营救过程中,因为车窗难以被打破而造成了极大的困难。于是,在事故发生几个月后,德铁在ICE列车的每一节车厢都设置了能在紧急情况下敲碎的逃生玻璃车窗,而这种车窗之前只能在大型车厢里见到。

“乘坐时速好几百公里的列车,我本来也没指望是毫无风险的事。但是坏事发生后,德铁在调查期间公开了多份报告,每天都可以在新闻上看到跟进情况,在法律调查过程中也非常配合。他们公开透明地调查,并很快改进了列车。看到现在的ICE,我觉得很满意,乘坐高速列车很安心。”史提芬说。虽然“技术崇拜”受到了动摇,但史提芬认为,知错就改、尊重真理的专业精神也是德国自豪的根本。

据于尔根·西格曼教授说,事故发生半年之后,乘坐ICE出行的人数开始恢复,此后开始不断增加,甚至超过了事故前的人数。

受损的车体没有被丢弃 它们是调查人员眼中最宝贵的“教材”

距离艾雪德事故已经过去了13年,死神经过的地方,重现的却是生的力量。

被死神车轮戳穿的车体,没有随着时间的流逝而远去。列车的前牵引车头由于并无太大受损,在事发后不久重新回到铁轨上,奔跑在德国城市之间。而剩下的车体虽然受损,却并没有被当做废铁一般丢弃。在事发后长达5年的调查和审判期间,供调查机构研究、取证。在相关调查人员眼中,它们是最宝贵的“教材”。

2003年审判结束后,除了受损特别严重的车厢被销毁以外,可用车厢再度回到公众视野中。其中,几乎没有受损的第一节车厢保持了1998年事故前的样子,它成为了德国联邦政府技术应急机构的教学样本。列车的后牵引车头则长期存放在机车修理厂,为其他损坏的车头提供零配件。2007年,后牵引车头与其他两辆损坏的牵引车头被重新组装,成为一个新的牵引车头,再度回到铁轨上奔驰。

而在死神走过的铁轨周围,早已种下了101棵樱桃树。据艾雪德事故纪念官方网站的介绍,101棵樱桃树代表着101个逝去的生命,每年6月,鲜红的樱桃果实和繁茂的枝叶相互辉映,象征着事故的遇难者彼此扶持,相互照顾。

2001年,当地政府在事故现场旁立起一块长8米、高2.1米的纪念碑,上面刻着101位遇难者的名字、出生年月和家乡,以及对事故的介绍。

每年6月,既有德国高速列车正式运行的纪念日,也有艾雪德事故的国悼日。此时,樱桃树也开始结果。挂满枝头的樱桃,“守护”着不远处铁轨上一列飞驰的列车。(据《中国青年报》)