

助力天择品牌推广,得油钱! 免费审车! 保险补贴!

地址:天择汽车城 电话:3333333 转 1 18639224480 杨先生

1978年杨庄列车相撞 324人死伤

肇事正副司机睡着了 事发后曾订攻守同盟

核心提示

1978年12月16日,陇海东线兰考县杨庄车站附近,发生了一起自1949年以来罕见的铁路特大行车事故。由西安开往徐州方向的368次列车与南京至西宁的87次列车发生相撞。死亡106人,轻伤171人,重伤47人。此后,从这里驶过的列车,都会自发地拉响汽笛。



被撞毁的87次列车车厢。

事发

368次列车“无人驾驶”

1978年12月15日的深夜,尚克胜一家四口,在徐州火车站的人群中挤来挤去地转车。他们刚刚结束了在山东老家张店的探亲,尚克胜拉着4岁的大女儿,妻子抱着小女儿,艰难地挤上了超员的南京至西宁的87次快车,准备回西宁机务段上班。

87次车过河南民权时,有旅客到站下车,尚克胜一家才有了位子。他带着大女儿在8号车厢左侧的一个位子上坐下。同时,妻子和幼女也在9号车厢靠左边找到了安身之地。一家人松下一口气时,已是16日的凌晨3时多。车上的乘客都已睡熟。等尚克胜坐稳,火车已经到了兰考县境内一个只有三股道叫杨庄车站的四等小站。

这时,尚克胜的同行、他并不认识的两位郑州铁路局机务南段的火车司机,驾驶着西安开往徐州方向的368次列车,与87次快车几乎同时接近兰考站。

368次列车的正、副两位司机,也和尚克胜一样疲惫困倦。副司机阎景发已经睡熟了,“伙计,醒醒”,阎景发的好友、正司机马相臣也因困得睁不开眼,他想叫醒阎景发替自己开一会儿车,自己好去睡一阵。阎景发没有醒,马相臣看到兰考站快到了,便按规定将火车从时速65公里减为40公里,如果他这一时刻头脑清醒,会在这里停靠6分钟,等待与87次快车交会,他还应该注意看另一位同事、运转车长王西安在车尾给他发什么样的信号。但是,他就在此刻睡了过去,他驾驶的368次列车以40公里的时速越过出站信号机。本应在车尾部值乘的运转车长王西安正在和行李员讨论兰考停车时间太短,也没有按规定出来上岗,没有发现车行异常,更没有采取任何阻止车行的措施。

“无人驾驶”的368次列车就这样驶入了杨庄车站的一号道岔。

相撞 87次列车被拦腰斩为三截

87次列车突然拉响的汽笛声以及两车相同时铁轨剧烈的震动,把马相臣惊醒,他立即拉起非常制动,但是已经来不及了。368次列车带着巨大的惯性,冲向他们的同事、郑州机务南段司机岳万选驾驶的87次列车的腰部,将6、7、8、9四节车厢撞出铁轨。87次列车被拦腰斩为三截,铁轨扭成麻花状。这一瞬间,是1978年12月16日凌晨3时12分。

这一刹那的王西安正准备到车门口去看看,机车相撞,他一下子趴到小桌上,对面正在和他说

话的列车长被摔到行李间端门玻璃上,血从他的嘴角流下来。

368次司机室里,马相臣在制动后双腿用力一蹬,将自己弹出了正在变形的司机室;熟睡中的阎景发被震得昏了过去,当他醒来以后,也爬出司机室;被撞的87次列车中,分坐在8、9两节车厢里的尚克胜一家人,全部失去了知觉;司机岳万选在强烈的震动中走出司机室,他没想到,命运让他在这个凌晨与同事马相臣、阎景发、王西安在杨庄“相遇”。

救援 司机清醒后拒绝别人施救

尚克胜不知道自己是被车站附近的杨庄农民救出来的,还是被闻讯赶来的解放军所救。

一位听到巨响赶来救人的当地农民,看到阎景发还有气息,就来拉他。清醒过来的阎景发挥手拒绝了。这一刻,他们完全明白自己打的那场瞌睡,已经犯下了罪——救援人员把从车厢里救出来的人分成两拨摆放,死者放在一边,正在被排成排,用杨庄站的草席盖上,由十几辆大汽车运到兰考县殡仪馆;伤者,放在另一边,由救护车迅速拉往郑州、开封、商丘等地最好的医院。

郑州铁路局代局长冯浩带着政治处的干部在4个小时后赶到杨庄,看到解放军已经把现场

警戒起来了。来得最早的39240部队,一边警戒,一边救援。得到命令的部队,还在不断地从各方赶到杨庄,兰考县武装部副部长也带人来到现场,县公安局、卫生局、交通局全部动员起来,调用了11辆大客车,一趟一趟运送和待命。驻商丘部队因路不熟走错了地方,到现场后再向郑州铁路局致歉,问他们要不要直升机支援。

解放军驻豫部队、兰考县政府、县武装部和当地群众、郑州铁路局投入了大量人力,救援和铺轨同时进行着。

在事故发生9小时零3分之后,陇海铁路恢复了通车。

死伤 事故致106人死亡,171人轻伤,47人重伤

事故发生5个小时后,感觉到疼痛的尚克胜慢慢地恢复了意识。他不知道自己是怎么来到开封市第一人民医院的,也不知道妻子和两个女儿和他一样,躺在不同的医院里。

正、副两名司机大脑清醒过来之后,哭着要去找一棵树,想在杨庄车站上吊自尽。

随后,现实的恐惧占据了马、阎二人的头脑,于是,一个攻守同盟订立出来:接受调查时,就说阎景发出兰考站后就进入机械间检查,事发时还在机械间;马相臣在杨庄没有停车,是因为风象

途停,风压低,无法制动。一场死亡106人,轻伤171人,重伤47人的责任事故,就这样被编成了谎言。

这场事故受伤的家庭中,很多最终失去了亲人,有的成了植物人。有些甚至是一家三口全部死亡。

第二天,在国内媒体还没有报道的情况下,全世界都知道了中国杨庄——这里发生了重大列车相撞事故。法新社、美联社、朝日新闻等媒体的报道,将这一惨痛事故告知全球。

审判 长时间庭辩后当庭宣判

1979年10月20日上午8时半,郑州铁路工人文化宫,郑州市中级人民法院在这里公开审理杨庄事故案件,来自四面八方的受害者或其家属以及郑州铁路局部分职工1000多人,将这里挤得满满的。郑州铁路局3万多名铁路职工,在开通的铁路沿线电话会议室外旁听。

这一年,中国刚刚恢复了已中断20多年的

律师制度。王润屋、梅养正被指派为肇事司机和运转车长辩护。

但是,马相臣一开始就拒绝律师替自己辩护,他称自己有话要说。法庭上,他说不是要为自己辩护,也不会推脱罪责,他觉得必须把导致事故的各种原因全部提出来,希望这些问题得到有关部门的重视,以免后患。第一,单线行车的中间

站在没有隔开时,不能同时接发列车,但当时单线行车的中间站经常出现同时接发车的情况;第二、机车质量不良,有“途停”。

事实上,王润屋并没有因马相臣的反对,而不再为他辩护。两位律师实地调查了马、阎二人以及所有铁路员工的生活状况,他们发现,像马相臣这样一家几口人只住十几平方米的铁路职工,家庭负担重、睡眠时间短缺是个普遍现象。阎景发在出事当天,按制度本应在家睡觉,但他忙了一天家务,最后像往常一样带着倦意上班出车。这种原因的违规出车并不是个别现象。律师提出的这一问题,在最后的判决中,起到关键作用。

至于马相臣、阎景发的攻守同盟中关于风象途停不能制动的的问题,在事发后,郑州铁路局技术鉴定小组,对马、阎二人驾驶的东风3型0194机车的有关制动部件都做了机能试验,一切正常。审判长当庭宣读了铁道部技术鉴定小组的复核,指出郑州铁路局技术鉴定小组的意见正确。

经过长达6个多小时的庭辩,下午3时5分,审判结束。

法庭当庭宣判:马相臣,杨庄事故直接责任者,判处有期徒刑10年;阎景发,杨庄事故直接责任者,判处有期徒刑5年;王西安,杨庄事故直接责任者,判处有期徒刑3年,缓刑3年。

法庭之外,对这起恶性事故负有领导责任者,也受到行政处理:廖诗权,铁道部副部长兼郑州铁路局局长,被国务院给予行政记过处分;李银昌,郑州铁路局机务南段党委书记,被铁道部给予行政记大过处分;孙建洲,郑州铁路局机务南段段长,被铁道部给予行政记大过处分。

暴露

发现隐患从未被重视过

杨庄事故发生两天后的12月18日,铁道部部长郭维城给党中央和国务院写了一份请求处分的报告,报告中说:“这次事故,说明我们工作中有很多缺点、弱点,思想不过硬,作风不过硬,致使党和人民受到莫大的损失。我深感责任重大,对党、对人民难辞其咎。谨恳切请求,给予我应得的纪律处分,以教育我本人和全体职工,而警惕未来。”

铁道部副部长、郑州铁路局局长廖诗权也于20日向中共河南省委、铁道部党组递交了请求处分的报告。

当天,郑州铁路局党委给河南省委、铁道部党组递交的《关于十二月十六日陇海线杨庄车站发生重大伤亡事故的检查报告》中说:“这件事故虽然发生在下边,但是我们从我们领导上检查,是负有重大责任的。”

这一年,铁路系统在“文革”中受到的破坏、影响还没有完全消除,管理不严,纪律松散。在自上而下发动起来的劳动纪律检查中,就发现一件从未被重视过的隐患:马相臣与阎景发互换开车由来已久,每次车过开封站到罗王站这个地方时,他们二人就换班开车,轮流睡觉。因为罗王站是他们开的这段路的中点。

1979年元月26日,国务院向全国发出的《关于陇海线杨庄车站发生旅客列车相撞重大事故的通报》中说:“在铁路管理方面还存在不少问题,这次杨庄车站撞车事故的发生,就是一次大暴露。”

(据《半岛晨报》)

