

超载惹祸 货车栽入江中

■一驾驶员睡梦中不幸丧命! ■超重 100 多吨的货车为什么还能上汽渡?



昨天凌晨 5 点左右,南京市板桥汽渡码头。一超载货车一头栽入江水中,一人死亡。 本版摄影 快报记者 齐天天 摄

昨天凌晨

5 点左右,天还没亮。南京市板桥汽渡码头一艘汽渡船缓缓靠岸,两辆重型货车安静地停在上,江边薄雾中透出橙色的灯光。一阵低沉的汽笛声过后,汽车引擎响起,汽渡船吊桥板缓缓放下,紧接着,前面的货车驶上桥板。

突然,一声清脆的金属断裂声,江面溅起大片水花,货车驾驶室顿时消失在水面上,车后拖载的几大卷钢卷板轰隆隆地往前滚,车尾高高地翘出水面。“驾驶室里有 3 个人,还有一个在后座睡觉!”随后,两名男子的头浮出水面。接到报警,板桥渡口方面迅速组织人员抢救,却发现货车中的男子被卡在驾驶室后座,无法援救。



吊车在实施救援



5个钢卷板都吊起了



车头终于捞起来了

惨祸

货车从桥板上栽入江中

动用了吊车和蛙人,打捞工作整整持续了 10 个小时,但仍有一名驾驶员不幸丧生

上午 7 点半,板桥码头的入口,大型货车已经排起长队。斜坡下面的江边,停靠着两艘汽渡船,一辆大型工程吊车横在码头。一艘汽渡船吊桥板的钢索已经断裂,连接码头的桥板塌进江中,汽渡船前,一辆蓝色货车的车尾露在江面上,高高翘起,呈 60 度左右,露出江面的,还有 3 卷宽约 2 米,直径约 1.5 米的钢卷板。

上午 10 点半左右,按研究方案固定好钢索,经过反复的小幅度起吊尝试后,吊车吊臂开始缓缓上提,第一卷钢卷板终于被吊离货车。上午 11 点 10 分,用同样的方式,第二卷钢卷板也被吊起。中午 12 点左右,第三卷也被吊起。

由于第四卷钢卷板一半没于水下,钢索无法固定,打捞方迅速联系了一名水下作业者——蛙人。穿戴好装备后,蛙人跳进水里,协助水面上的工人用钢索,对第四卷钢卷板进行固定。出事后,逃

出货车的司机表示,货车上一共装载了 4 卷钢卷板。

然而,下午 1 点左右,将第四卷钢卷板吊出后,货车“身体”依然不轻松。蛙人发现,原来这辆货车最前端,还有一卷 29 吨重的钢卷板完全没于水下。由此看来,逃生的货车司机撒了谎,其实,这辆货车上,一共装载了 5 卷钢卷板,其中重约 29 吨的有 4 卷,17 吨的一卷,总重量高达 130 多吨。

下午 3 点半左右,蛙人第三次下水,单独对最后一卷钢卷板进行绑定,随后吊车将钢卷板上岸。

下午 4 点多,一直没在水下的货车车头渐渐抬出水面。驾驶室后面已经被滚落的钢卷板砸扁,深深地凹陷进去,驾驶室后座上,隐隐约约可以看见一个人裹着毛毯躺在那儿一动不动。

打捞结束距事发已经过去约 12 个小时,距打捞工作开始也有 10 小时左右。

意外

货车超载了 100 多吨

汽渡船最大才承受 260 吨,没有在江中出事已是万幸。记者发现,还有很多超载车等着从汽渡过江

“这辆货车已经明显超重了。”南京市板桥汽渡管理处有关负责人余迎春表示,该货车行驶证上的荷重标准是 21 吨,而实际上,这辆车已经超重了 100 多吨。板桥汽渡码头汽渡船的载重标准是 5 辆 28 吨的货车,实际最大可承受重量约 260 吨,幸亏当时汽渡船上只有两辆货车,该汽渡船才得以安全渡江。

余迎春说,该货车行驶证上的荷重标准是 21 吨,而实际上,这辆车已经超重了 100 多吨。板桥汽渡船的桥板,刚于 2006 年底进行改造,因此桥板本身并不存在质量问题,吊桥板的直径约 2 厘米的钢索会突然发生断裂,与货车超重有直接的关系。

然而,超重的货车为何可以通过码头登船?余迎春表示,板桥汽渡目前没有接到要求计重收费的相关文件,也不具备对所有过汽渡的车辆进行计重收费的条件,主要按行驶证上的荷重标准来进行收费。板桥汽渡建渡 12 年来,第一次发生类似事故,“我们会总结这次教训,对以后的工作进行改进。”

据打捞现场一位板桥汽渡工作人员称,板桥汽渡每天通过的货车约 5000 辆左右。虽然汽渡因为事故而全天停运,但记者离开现场时,渡口外大大小小的货车仍没有离开,已经排了近 500 米的长队。“这些都是超载的货车,走三桥通不过,所以它们只能通过轮渡过江。”一位附近居民告诉记者。

悲痛

原想跑完这趟就回家过年

捞出水面时,他仍旧紧紧裹着那条破旧的毛毯,一丝挣扎的痕迹都没有

据了解,死者姓常,安徽淮远人,三十多岁。货车是从河北邯郸运送钢卷板到江苏无锡的,由于长途运输,货车上共有 3 名司机轮换开车,事发当时,常某正在货车后座上睡觉,结果不幸丧生。

一觉睡去没能再醒来

“我们 3 人一起帮别人跑运输,同甘共苦,关系就像亲兄弟一样,为了让对方多休息一会,经常抢着开车。”一名“大难不死”的司机说起同伴,满是悲伤。他心情沉重地告诉记者,为了赶时间赶效益,他们常常是拼命地装货,拼命地轮流开车,很少休息。“快过年了,我们拉完这批货挣点钱,就可以和家人团聚,好好地休息一下,谁晓得会发生这样的事啊。”前天晚上,常某一直开车到深夜,“作为兄弟,我看他实在是很疲劳,就让他去驾驶室后座休息。”昨天凌晨,常某也实在是累了,他裹紧一条毛毯,倒在座位上就呼呼地睡着了,“听着他打呼的声音,我心里都轻松了许多。”然而,他却再也未能醒来。

当货车被打捞上岸后,常某依旧紧紧裹着那条破旧的毛毯,一丝挣扎的痕迹都没有。“他太累了,真的太累了。”看到自己的兄弟平静地躺在车里,年轻司机双眼含满了泪水。

家里人从安徽赶来了

中午 12 点左右,常某的父亲和妻子从安徽老家

赶到事故现场,常某的父亲呆呆地站在打捞现场,一言不发,表情悲伤,常某妻子已经泣不成声,在家人搀扶下,眼睛死死地盯着江里的货车。

寒风瑟瑟的江边,一名裹着军大衣,光脚穿着棉鞋的男青年自始至终蹲在堤坝上,表情茫然地注视着打捞现场,一直到打捞结束。后来,记者得知他就是其中一名死里逃生的货车司机。当记者问及为何他的货车不走长江三桥,而非要通过轮渡过江时,他含糊地表示,知道货车严重超重,“走三桥会被查出来的。”

妻子还等他回家过年

“你走了,我可怎么过啊!”妻子拿着家人端上的盒饭,双手不停地颤抖,始终没有进一粒米。她无力地斜靠在旁边家人的身上,每当吊车吊臂猛然一响,就立刻抬起头,双眼紧紧地盯着货车的方向,好像极力地期盼着什么奇迹将要发生似的。“马上就要过年了,我们还等你回家呢。”妻子对着货车,一遍一遍声嘶力竭地哭喊。

码头的角落,常某的父亲自从来到现场就一直站在那里,苍老的脸庞已经快要掩盖住他悲伤的表情,“我的儿啊,顶梁柱啊。”父亲口中一直默默地念着这句话,双唇微微地颤抖着,挂满泪水的双眼投向令人揪心的江水。

见习记者 王觅(周先生报料奖 100 元)



死者的妻子(右)赶到现场痛不欲生

追问

超载——生命不能承受之重

昨天凌晨南京板桥汽渡发生的这起事故,造成的不仅是人身伤亡和财产损失,还暴露出汽渡在管理上存在严重的漏洞。有关人士认为,超载、超限货车是造成这起事故的元凶,而且这起事故绝非偶然,如果不加以控制,还会发生更严重的翻船事故。

车过板桥汽渡不称重

板桥汽渡是除了二桥、三桥以外货车过江的一个重要通道。很多超载车以往无法过二桥、三桥,只能选择板桥汽渡。

板桥汽渡有关负责人告诉记者,汽渡是按照 10 元/吨收取过江费用的,不过对于超载车,要加收 50% 的费用,尽管如此,超载车从汽渡走,还是要比从二桥、三桥走便宜不少。不过,板桥汽渡却没有称重的地磅等设施,超载往往只能凭肉眼判断和估算,如果运送的是钢材,就用估算的体积乘以 7.8 的比重,虽然大致能估出来,但还是缺乏量化的科学依据,也为船舶运输带来了安全隐患,为这起事故埋下了导火索。

超载超限现象很严重

南京市交通局有关人士告诉记者,超载超限现象是运输市场不规范,恶性竞争造成的,目前几乎不超载在运输市场就赚不到钱,虽然交通部门对超载超限现象加大了打击力度,但超载超限车丝毫没有收敛的迹象。

记者不久前暗访时也发现,现在超载车采用加大动力、加厚钢板等手段,一辆车运输货物竟能超过 100 吨,有的车运钢卷板,一次就是 5-6 个,每个钢卷板重 20 多吨。这么重的货车上栈桥,不出事才怪。

春运要加强超载整治

交通部门由公路处的路政支队管理超载超限,对于超限(超过规定的长宽高和重量限制)车进行驳载和处罚。时值春运,更是加大了对超载超限的整治。但是,实际管理起来还是存在很大漏洞。

以超限为例,由于固定检查站需要有停车场、卸载场地、称重设施等要求,因此南京市路政支队只有 4 个超限车固定检查站,分别是二桥、三桥、江北、雨花检查站。其中二桥、三桥检查站是 24 小时检查的,其余都不是全天候检查,这也给超限车绕道躲开检查站留下空子。路政支队负责人坦言,每个检查站外都有一批黄牛,专门带路使超载车绕过检查站,逃避处罚,对此他们也感到很头疼。

此外,虽然路政支队对超限车辆要先进行驳载再处罚,但对于不好驳载的如危险品车、槽罐车以及运送鲜活食品、水果、蔬菜等的车辆都不驳载,此外运送钢材的车一般也不驳载。这也造成超载的运钢材等物品的车辆容易留下安全隐患,成为道路桥梁的杀手。

快报记者 鲍铭东