



13级狂风掀翻火车 夺3命

2月28日2时05分,由乌鲁木齐开往新疆南部城市阿克苏的5807次列车运行至南疆铁路珍珠泉至红山渠站间42公里+300米处时,因瞬间大风造成该次列车机后9至19节车厢脱轨,造成3名旅客死亡,2名旅客重伤,32名旅客轻伤,南疆铁路被迫中断行车。7时48分,1100多名旅客分别乘坐列车和大轿车离开事发地点,转往目的地;10时,最后一名受伤人员被救出。

记者同时了解到,经过全力救援,南疆铁路也于11时30分恢复运输。据了解,事发地位于新疆著名的吐鲁番三十里风区。据南疆铁路测风仪记录,列车脱轨地点瞬间风力达到13级。

记者亲历火车倾翻惊悚一刻

5807次列车被大风吹翻时,新疆《都市消费晨报》记者石鑫和实习记者左姗姗正在这趟列车里。和所有旅客一样,她们经历了那惊心动魄的翻车时刻,翻车过程中,石鑫脖子扭伤,左姗姗轻微擦伤。以下是记者石鑫作为这场灾难的亲历者,所记录的事件过程。

出发: 列车走时停 心情忐忑不安

2月27日晚上10点10分左右,我和其他旅客一起登上了5807次列车,准备前往阿克苏市,我睡在5号车厢的下铺。

晚上10点36分许,列车从乌鲁木齐火车站缓缓驶出。因为发车前,兰新线曾因百里风区大风一度中断运行,直到晚上10点列车才恢复正常时刻运行,所以当时我们都很庆幸列车能够按时发车。外面天气不好,心里一直不安定,直到28日凌晨一点左右,我仍没有人睡。车窗外风的呼啸声越来越大,不断有石头撞击车窗的声音传入耳中,列车走时停,偶尔轻微摇摆。

凌晨1点50分许,突然感觉头顶一阵发冷,紧接着,车厢两侧传来呼叫乘客的声音:“快叫乘务员,玻璃碎了!玻璃碎了!”接着,几名乘务员迅速向6号车厢赶去。我从铺位上伸出头看到,有名女士在车厢右侧靠近4号车厢处来回走动,显得很焦急。车厢左侧,一名男士正试图用一床被子蒙住破碎的窗口。

翻车: 身体仰倒下去 车窗变“天窗”

石头敲击车体的声音愈加

剧烈,恐惧从心底升起。感到情况不妙的时候我当即坐回铺位,摸出手机开机——凌晨2点整。又一阵风沙呼啸而过,我扯过被子缩紧了身体,害怕得闭上了眼睛。突然,又一阵劲风吹来,被风沙卷起的石子劈里啪啦地打在车体上,车体开始猛烈地左右摇晃。糟糕!车要翻了!念头还没闪过,身体已经被一股巨大的力量击倒,直直向后仰躺过去,头“咚”地一声撞在下铺与中铺的夹板间,耳边是一片激烈的哭喊声。

我们还活着。我挣扎着爬起来,发现车厢左侧翻了100度左右,原本在两张铺位之间的玻璃窗现在贴地,与之对应的观景窗变成了天花板,原来的中铺床板在身体底下,原本自己躺着的下铺床板变成了上铺。一眼望过去,车厢内黑乎乎。玻璃没有碎!床单被子毛毯早被抛到了一边。手动,腿能动。

我挣扎着坐了起来。紧紧捏着的手机在掌心闪过一片蓝盈盈的光——2时02分!手机有信号!不能给家人打电话!他们会担心,我应该先报警,并尽快和报社联系!迅速拨打了110,电话通了。哪——哪——哪……快啊,快点啊,我不断地默念着。“喂,您好?”接线员的声音,让我们看到了生的希望。——我们乘坐的5807次火车翻了,地点不清楚,好像快到鱼儿沟了。——我这里是吐鲁番……怎么了?怎么了?——火车翻了!5807次!乌鲁木齐发往阿克苏的!好像快到鱼儿沟了……车厢里的哭喊声一阵紧接一阵,我一遍又一遍地大声喊着,周围有旅客帮我喊着,但根本不管

用,因为车厢内的哭声很大,电话断了。

等待: 蜷缩不敢乱动 伤者众人帮扶

风仍旧凛冽地刮着,石头仍旧劈里啪啦地敲打着车体,望着黑乎乎的窗外和脚底不时闪现的亮光,我有些绝望。电话响了,吐鲁番的区号,他们问我事故发生的具体位置,我不知道。电话又响了,乌鲁木齐的区号,仍旧问我事故发生的具体位置,我不知道。乘务员不在。我们该怎么办?此时,车厢内的温度越来越低,大人的哭喊声停下来了,孩子们的哭声仍旧撕心裂肺。经过最初的紧张混乱过后,大家各自摸到鞋子衣服穿好,有人开始找行李,但立即被周围的人制止。不明情况,我们不敢动,生怕车厢再次发生侧翻。大家各自蹲在自己所处的空间内,紧紧裹着被子。

3点17分,车厢内的温度更低了,泥土腥气进入车内不时冲进鼻子,害怕脚下的玻璃碎片,我们都将脚缩着。透过脚底的玻璃,仍旧可以看到一闪一闪的亮光,火还是电?我不愿想也不愿看,扯过被子盖住了玻璃。把枕头放在头顶,以护住头部。等待的时间特别漫长,什么都不敢做,只能静静地蜷缩在那里。有女士内急,忍不住了,就拆开一碗方便面,扔了面,用碗当便器。在那种时刻,所有的顾虑都抛在脑后。

4点37分,铁路部门的员工

攀着行李架从头顶上爬了过来,“有没有人受伤?”他大声喊着,接着让我们带好行李拿着被子爬出去。出去?出口在哪里?行李架旁边的观景窗。空无一物也未必能爬上一人多高的行李架,更何况带着被子和行李,而出后,那么大的风,情况又能好到哪里去?大家依旧待在原地等待救援。一名女士和她的孩子被开水烫伤了,孩子一哭,她也跟着哭了起来;一名女士的腰部被撞伤,不能动弹,周围的旅客帮忙扶着她;还有一名女士的头部被撞伤,周围的旅客帮忙止血,我们就这样一直互相帮扶着,等待着。

被救: 刚被武警扶出 就瘫在了地上

5点59分,救援人员来到了5号车厢。他们站在车厢外,大喊“有人吗?”并敲打玻璃。转机出现了,所有人都大声回应:有人!参与救援的是武警新疆总队吐鲁番支队的武警战士。他们在5号和6号铺位之间窗户的悬空位置,从底部敲出一个直径约30厘米的大洞,将我一个一个地接出车厢。我被3名武警战士小心翼翼地扶出,双脚一沾地面,突然没了一点力气,软软地瘫在地上。狂风夹着沙石劈头盖脸地砸来,视线所及之处,一片灰蒙蒙的。远处,没有脱轨的列车亮着灯,大大小小的救援车来回穿梭着。先前救出的旅客被武警战士们围成一圈,蹲在地上,以躲避肆虐的风沙。风太大了,咆哮着,怒吼着,即便

是蹲着,所有的旅客们也需要互相挽着胳膊。人蹲不稳,眼睛也睁不开,有限的能睁开眼

的时间里,我看到与我所在的5号车厢附近的几节车厢全部脱轨了。等风势略小一点,大家被武警战士护送着爬过脱轨的列车,向停在远处的抢险车进发。短短几十米的距离,脚底全部是棱角尖利的石头,我和同事以及一位朋友三个人互相搀扶着往下走。风在背后追着赶着,我们将脸蒙在带下车的被子里,全凭感觉歪歪扭扭地前进。

6点24分,我们和其他十几名乘客一起走进了乌鲁木齐铁路局吐鲁番养护车间派出的抢险车里。司机师傅说,他们凌晨3点左右接到抢险通知,就迅速赶往现场,由于风沙太大路途难行,直到凌晨5点才赶到事发地。他所在的养护车间共派出了6辆抢险车,其他救援车辆的情况,他不清楚。刚刚逃离险境,大家的神情都不轻松,紧紧地闭着嘴,手紧紧抓着所有能够到的器物,而我的腿,一直在颤抖。司机打算将我们送回30公里之外的吐鲁番火车站,但回程的路途也不轻松,需要走大约20公里的便道。便道狭窄难行,司机机高度紧张,每个人心里都捏了一把汗。迎面陆续有救援车赶到,每一次错车,司机都需要倒车,寻找合适的错车位置。

8点02分,我们被送到了吐鲁番火车站候车大厅,5号车厢共有4名乘客受伤,其中两名轻伤,一名腰部撞伤,一名头部受伤,他们被迅速送往大河沿镇人民医院救治。直到这时,大家悬着的心才归位,各自选了个位置瘫坐在椅子上。刚坐好,妈妈的电话就来了,忍不住泪告诉她:“我还活着,我没事,是有人受伤,但不要紧。”

救援

救援

真爱 在大风中飞翔

当天清晨9时许,记者赶到了事发现场,这里是一望无际的戈壁滩,方圆看不到任何人烟,铁路的北侧有一个近百米高的山梁,11列火车车厢歪七扭八或侧翻、或底朝天躺在铁路的东南方向,在倒在铁路边的火车车厢附近,到处是火车车厢里的窗帘、桌面等物,由于车体侧翻,个别车厢车门已经变形打不开,破碎的车窗玻璃洒了一地。

狂风给救援工作带来巨大困难,人在风中很难站住。记者看到,一位救援人员在狂风中被吹来吹去。只要张口说话,风沙立即灌入口鼻。12级大风夹杂着沙石狂扫一切,没有任何停歇的意思。记者露在风中的手背如被刀割。但数百名赶来进行检修的铁路工人,正在大风中用钢丝绳拉翻车后火车遗留下的车轮等部件。由于风力较大,地理位置的限制,加之遗留在铁轨上的部件重达几吨,每拉走一个部件时,需用火车头将部件拖至能站百名检修工人的位置,在众人的努力下才将部件拉出铁轨。

最先赶到的是当地的铁路机务段职工。从4点一直到10点最后一名受困人员被救出的6个小时里,他们手拿铁锹、十字镐,一直不停地挖掘,为车厢里的乘客挖出一个个脱困的出口。同时,现场还有近百名公安人员,在现场进行勘查,并将救援列车的方圆100米用警戒线拉了起来。托克逊县武警某部的干部战士,站在侧翻的车厢旁,用身体排起人墙,为脱险的乘客遮挡风沙。

一部分身着黄色茄克的铁路工人在山坡下背风的地方稍作休息,听到拖部件的喊声后,他们全部站起来向铁路附近走去。在现场抢修的一位铁路工人说,他们是乌鲁木齐铁路局客运站,客运段是凌晨2时左右接到报警的,而后全段职工立即组织,在凌晨4时左右到达现场后,便开始进行抢救工作。之后,铁路上的其他工种的工人都赶到了现场。现场共有约三四百人。“现在,我们把铁路上的火车遗留部件清理完毕后,等风力较小时,通往南疆的列车就可以通行了。这里能发生这么大的风,是往年所没有的,原来在设计的时候,经过测试和考查,这个地方的风力比其他地段的

风力都小。因此,平时风力较大的地方都设有防护坡,而这个地方没有设计。”

在现场,还有一名四十岁左右的妇女不停地在车厢门口焦急地张望着,一位工人告诉记者,这位女士是正在晋教的乘务员的爱人。10时左右,被压在车厢下面的乘务员被晋救出来了,看到自己的爱人已处于昏迷状态,乘务员的爱人伤心地哭了。被晋救出来的乘务员很快被送上了早已等候在附近的急救车,送往医院进行救治。至此,现场的救援工作基本结束。

真情,在车厢内流动

真情,在车厢内流动

昨日上午,35岁的湖北黄冈人周杰度过了一生中最惊心动魄的一刻,他和妻儿乘坐的乌鲁木齐驶往阿克苏的5807次列车遭遇特大沙尘暴翻车。

周杰的工作单位在新疆的南疆。2月25日,回乡探亲后,他带着妻子和3岁的儿子从武汉乘火车回新疆。27日10时36分,他们在乌鲁木齐转车时,外面开始刮起了大风。大约1点钟,他在10号的卧铺车厢安排妻儿睡下后,已经变形打不开,破碎的车窗玻璃洒了一地。

“不会出事吧?”大约2点钟左右,周杰正在卧铺上胡思乱想,突然听到前面约10米的车窗上“叭”的一声响,一股刺骨的冷风迎面扑来。他坐起身来,刚要从中铺下床查看,车厢猛地一斜,身体一下子失了重,还没反应过来,就重重摔到了地上,四周漆黑一片,什么也看不到。伸手一摸,下面

分析

三种因素造成此次事故发生

原因一

沙尘暴来得早 瞬间狂风13级

“今年的沙尘暴与往年相比,肯定来得早,这与暖冬有一定关系。新疆等地是极易受灾区。”昨天下午,国家卫星气象中心负责卫星沙尘监测的方翔在接受记者采访时表示。新疆气候中心专家

原因二

地形顺着风向 狭管效应明显

事故发生地是三十里风区,气象专家介绍:“此次大风缘于两天前的冷空气,2月27日中午冷空气开始影响吐鲁番,16点09分,风口刮起了6级以上的大风。”吐鲁番地区吐鲁番气象局工作人员说,每年

原因三

不稳定车厢多 火车易被刮倒

北京交通大学物理系王玉凤教授解释说,火车相比于汽车,在遭遇特大沙尘暴的时候,更容易翻车。火车不像汽车一样直接与地面接触,而是在轨道上运行,其稳定性相对较高,另一方面,火车车厢较多,受力面积较大,在遭遇特大风

“大家都不要慌,车厢已经翻到了山坡下,不会再次翻”“现在外面零下十几度,而且漆黑一片,根本无法逃生,大家用被子裹住自己,原地不动等待救援。”“现在风大,大家不要用打火机和吸烟,以免引燃车厢。”周杰和那个小伙子一起爬进车厢,一面维持秩序,一面查看乘客伤情,虽然发生了翻车事故,车上乘客却没有惊慌失措,经清点,除了卡在车窗上的那对男女外,车上还有几个人受伤。

周杰立即打电话向乌鲁木齐、吐鲁番110、120、119报警,此时他的手机上显示的时间是,2点15分。在漆黑的车厢里静静等了一个多小时,趴在车窗边查看情况的周杰突然发现,远处有几个亮点越来越近。“有人来救我们了。”周杰大声将这一喜讯告诉车厢里所有乘客。最近赶来救援的是铁路救援队,很快,武警、公安、医护人员等百余名救援人员纷纷赶来,将车上的妇女、孩子及伤者先转移到救援车辆上,重伤者送附近医院抢救。8点钟,周杰作为最后一批获救人员从列车上下来。

分析

三种因素造成此次事故发生

原因一

“今年的沙尘暴与往年相比,肯定来得早,这与暖冬有一定关系。新疆等地是极易受灾区。”昨天下午,国家卫星气象中心负责卫星沙尘监测的方翔在接受记者采访时表示。新疆气候中心专家

原因二

事故发生地是三十里风区,气象专家介绍:“此次大风缘于两天前的冷空气,2月27日中午冷空气开始影响吐鲁番,16点09分,风口刮起了6级以上的大风。”吐鲁番地区吐鲁番气象局工作人员说,每年

原因三

北京交通大学物理系王玉凤教授解释说,火车相比于汽车,在遭遇特大沙尘暴的时候,更容易翻车。火车不像汽车一样直接与地面接触,而是在轨道上运行,其稳定性相对较高,另一方面,火车车厢较多,受力面积较大,在遭遇特大风

■新闻链接

新疆地区风沙天历史事件

■2001年4月13日,一场12级以上的大风连刮3天,风速达到每秒51至56米,以致测风仪达到极限失效,停留在红山渠梁郊珍珠泉车站的11节列车车厢被刮下路基。

■2006年4月11日起,在吐鲁番地区,大风造

4月12日8时06分,170次列车晚点近33小时后,终于驶入了北京西站3站台。

■2006年4月9日晚7时许,从乌鲁木齐发往北京的T70次列车运行至小草湖至红层之间,遭遇特大沙尘暴袭击,沙尘暴卷起的沙石将车体运行方向左侧窗户玻璃全部损坏。

成1人死亡,1人受伤,数千名旅客被困。兰新铁路吐鲁番段有36列客运列车停轮避风,部分列车车体玻璃损失严重。

《都市消费晨报》
《武汉晨报》
《法制晚报》
供稿

