



1936年11月7日,《中央日报》接到一则来自长沙的通讯,报道的是一起火车相撞事故,事故发生在粤汉铁路上,标题为《湖南耒阳小水铺,粤汉车又演惨剧》,“看来粤汉路又出事了!”消息顿时在报社炸开了锅。确实,在一周前,《中央日报》也接到了一则来自广州的特信,报道的也是粤汉路上的火车事故。从时间看,前后两起事故仅相隔9天,这一切究竟是怎么回事呢?

□本版主笔 快报记者 戎丹妍

75年前,粤汉铁路 半个月内存发生两次重大车祸

事故一

司机打瞌睡导致火车追尾 车祸责任是否只在司机?

《中央日报》在11月7日接到消息并于第二天刊登的事故发生在11月1日,事情的经过是这样:

粤汉铁路的耒阳站到小水铺站之间,有铁桥一座,名叫哲桥。11月1日这天下午,从朱韶工程处开出了一辆大号列车,拖着满载着货物的四节车厢从哲桥上经过。而这时广武二十八次专列也从后面开了过来,而且速度极快。眼看后面的专列直冲而来,货车上的工程人员赶紧摇动红旗示意专列停车缓行,但是后面专列上的司机刘烈汉正在打瞌睡,升火夫也没注意到危险就在前面,火车依然直向前冲。只听“轰隆”一声巨响,专列就和前面的货车相撞了。

火车相撞后,后面的专列车头被撞出轨道外,随即向铁桥右边的立柱倾倒,将桥上的铁栏压断,车头也随即翻到桥下,接着车

厢也翻倒三辆,其中有两辆兵车,一辆客车。而前面的货车也有四节车厢同时被撞翻。两列车上的士兵、旅客及工人等,都随车倒于桥下。幸好车上人少,所以车祸总共造成一人死亡,十四人受伤。死者叫朱子强,是一名士兵。伤者很快被转送到就近的衡州同仁医院诊治,死者也由路局抬走等家属来认领。

车祸除了造成人员伤亡,也给铁路造成了巨大损失,根据事后调查,这次事故损坏了一个价值华币四万元的车头;损坏的车厢总需修理费二千元左右;而材料、货物、器具等的损失大约有两万元。

就是这样一次重大车祸,最后是怎么处理的呢?报道称,这次车祸都是因司机打瞌睡导致,并且,司机刘烈汉在车祸后还畏罪逃至衡州,后被查获。

但这起车祸中其实还有很多疑点让人捉摸不透,比如前面那辆运货的火车开得好好的,后面那辆专列为什么就会突然飞奔而来呢?从字面来看,这两辆车都应该是按正常速度在运行,为什么会发生相撞的事故呢?这些火车都是怎么调度的?而到了事情后,为什么除了关押打瞌睡的司机一个人,就没有追究任何人了?



75年前,粤汉路曾在半个月内存先后发生两次火车相撞事故 制图 李荣荣



《中央日报》11月8日刊登的新闻

事故二

火车趴窝,热心军官帮倒忙 导致车厢倒退与后面火车相撞

如果你看了小水铺这则车祸新闻觉得奇怪,那么在这之前的一起车祸就更奇怪了。

在11月1日这天的《中央日报》上,也刊登了一起粤汉铁路火车相撞的事故,不过是在10月22日晚上发生的另一起事故。事情的经过是这样的:

10月22日晚上,粤汉铁路第九十四次乐(昌)衡(州)区间车,从乐昌出发往北开赴衡州,该车共挂有22节车厢,“满载乘客货物,另有某师特务排全排,及某师一部分”。火车开行后,沿途一直没什么意外,但是到了湘南的太平里邓家塘附近时,这里有段路是斜坡,列车到达这里的时间是20:25。因为车头太旧,而拖车又有22辆之多,导致列车在斜坡上爬不动坡“趴窝”了。

眼看火车无法开动,所有旅客都非常着急,这时候,一位姓许的排长想出了一个办法,他提出先把火车尾部的四节车厢与前面的分开,以减少重量,先拉前面的

车厢上坡看看。司机照办后发现果然火车一下能“飞奔前进”了。

就在大家高兴时,没想到发生了,被弃的四节车厢因为在斜坡上没依没靠,开始往后面倒退,而且越来越快。而这时,又有一辆北上的列车开来,于是这几节倒退的车厢很快和北上的列车相撞,只听“霹雳一声,一四八号(车厢号)卡车身,当即粉碎。”遭受灾难的最末位的车厢,里面有特务排全排士兵五十余人,因为全车粉碎,导致里面的士兵无一生还,“士兵血肉横飞”,现场非常惨烈。而某部的三名军官及多名旅客,虽然在第二节车内,也因重撞倾向受重伤而死,其他车辆旅客重伤者二十多人,轻伤者不计其数,“一时哭声震野,为状极惨”。

事情发生后,许排长知道自己闯了大祸,立刻下车逃遁。而当局得知此事后,照例又是捉拿许排长。“湘南第二段局长孙粹昌,即分电各站截缉许排长及司机,一面电武昌及南京向粤路总局局长凌鸿勋、铁道部长张嘉环报告。同时,因该肇事车辆在粤湘边,也电南段副局长王仁康报告,并当即设法制止南下车南开,以免再生危险。另一面会同湘南之地道主任办理善后,即于二十三日清晨将倒轨外的车辆移开。受伤人员则运往衡州调治,死者则就近殓葬。”

真相

民国火车管理确实落后 火车行驶期间没办法远程调度

一起特大车祸惨案又就此收尾。看了这则新闻,又会让人产生各种疑问:为什么火车头都旧了还不更换?拉不动那么多车辆为什么还要超负荷运行?在许排长提出建议后,司机是否向总局反映了车辆问题?为什么后面的北上车辆还在往前开行呢?这一切都要算到许排长身上吗?

带着这些疑问,记者咨询了研究铁路历史多年的杨洪建老师,他告诉记者,民国时期铁路管理非常落后,如果发生了邓家塘这种“坡停”故障,只有两种处理办法:一种是派人奔跑跑到就近的车站打电话向总部汇报,请总部立刻调机车来帮助火车从后面往坡上推;还有一种办法就是到路中间拦住从后面开来的车辆。因

为当时通讯不发达,火车上是没有通讯设备的。而如果发生车厢“溜放”(往后退)的事,也没办法阻止,只能任由其溜放到平缓地带停下,然后再在路中间拦住后面开来的火车停下。

所以,当时开火车的人一定



老明信片上展示的粤汉铁路沿线的山区风景 资料图片

要全神贯注,前方发生的一切都要靠开火车的人目测。杨洪建说,过去开火车的人都配备三个,一个是司机,一个是观察员,还有一个是升火夫。观察员负责观察前方发生的一切事务,如果这个人疏于职守,就容易发生交通事故。比如小水铺的车祸,那就确实是司机玩忽职守导致的。

当时每辆列车的开出和到站时间都是在车站得知,它们只要在规定时间内到达某个车站就可以,中间开快开慢都是司机自己调节。所以行驶过程中的一切都必须由司机把握。小水铺车祸发生前,前面的货车已经摇旗提醒后面的车辆了,但可惜的是后面的司机开小差没注意到,于是就酿成惨剧。

背景

铁路质量差、司机技术不精 都容易导致铁路交通事故

但是,粤汉铁路发生的车祸远不止这两起,在两则新闻中都提到,“粤汉路自完成全段通车后,新段路基因未坚固,即车辆出轨事件不计外,其撞车事件之发生,先后共有八次之多……”(11月1日报道)“粤汉路火车,又在耒阳所属之小水铺地方相撞出轨,此为广(州)武(昌)直达通车后第三次之惨剧,现第一次易家湾及第二次邓家塘两度撞车惨案,尚未结束,接连又演此次小水铺之不幸事件,行旅愈具戒心……”(11月8日报道)

记者查阅资料发现,粤汉铁路是在1936年9月全线通车的,从9月到11月,短短两个月就发生了这么多车祸,难道都是司机或个人导致的?

杨洪建说,过去的铁路交通

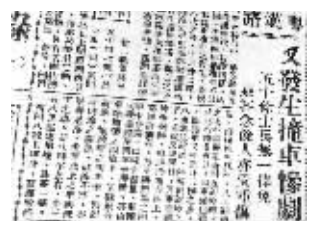
事故,一则由于铁路线路质量不好导致,二则可能与司机开车技术有关。有的铁路线本身地理环境比较复杂,比如山坡多,弯道多,高低不平,这对修路质量就要求很高。粤汉线路确实山区比较多,修筑铁路困难本身就比较大,如果路轨铺设不平,很容易出现如脱轨等交通事故。记者查阅资料发现,粤汉铁路的修建过程非常缓慢,先是清政府从美国借款修建,后来又夺回路权自己修建,但中间一度因缺乏资金停修,于是又分别向英法美德借款修建,断断续续直到1936年才全线通车,前后共修了三十多年,质量可能确实难以保证。

而铁路安全除了本身质量,杨洪建说还和司机的技术有关,如果司机技术不精,对地形不太

了解,车速掌握不好,就更容易造成交通事故,比如像坡停这样的事,除了车身旧之外,主要还是因为司机没掌握好技术,导致动力不足而无法开上坡。还有在一些弯道上,如果司机没把握好速度,就很容易脱轨翻车。

历史上的今天 还发生过这些事

- 1933年11月7日 黄埔号飞机命名典礼大会场阅兵司令台开工
- 1936年11月7日 金陵女子文理学院疗养院落成



《中央日报》11月1日刊登的新闻