



刘秀品 著

车祸猛于虎

文学出版社

世界语出版社

出版

车 祸 猛 于 虎

刘秀品 著

中国文学出版社
中国世界语出版社 出版

北 京

(京)新登字号 137 号

图书在版编目(CIP)数据

车祸猛于虎:谨以此书祭奠全世界因车祸丧身的 3200 多万
亡灵/刘秀品著—北京:中国文学出版社,1995.4

ISBN7—5071—0293—9

I. 车… II. 刘… III. ①报告文学—中国—当代②交
通事故—报告文学 IV. I 25

中国版本图书馆 CIP 数据核字(95)第 03208 号

中国文学出版社 出版
中国世界语出版社

(北京百万庄路 24 号 邮政编码:100037)

北京通县兰空印刷厂印刷

新华书店经销

1995 年 4 月第 1 版 1995 年 4 月北京第 1 次印刷

开本:787×1092 毫米 1/32 印张:9.125

ISBN7—5071—0293—9/I·258

字数:200 千字 印数 1——30000 册

定价:9.60 元

仅以此书祭奠全世界因车
祸丧身的3200万亡灵！

作者简介

刘秀品，四川省达川地区通川日报社主任记者，四川省作家协会会员，四川省杂文学会会员。已发表出版《囚徒生活纪实》、《麻风村》、《癫狂世界》、《风雨征程》等四部长篇纪实文学，《巴山女杰》、《巴渠明珠》、《商检风采》等数部短篇报告文学集，在全国50余家报刊发表中、短篇小说、杂文、散文400多篇，正式出版和发表文学作品近200万字。《车祸猛于虎》（简称《车祸》）是作者近年来苦心经营的又一部作品。

卷头语

现代社会,以车代步,省时省力,方便舒适,汽车确实给人类带来了幸福和欢乐。

然而,祸福相倚,相互转化。当车祸发生的时候,遇难者死的死,伤的伤,血肉模糊,惨不忍睹。须臾之间,幸福化为灾难,欢乐化为悲哀。

车祸是可怕的,谁也不希望发生。如何才能避免车祸呢?关键是教育好司机,只要他们懂得发生车祸的种种原因,不违章开车,保养好车辆,车祸是完全可以避免的。这是报告文学集《车祸猛于虎》给我们的有益启示。

这本集子是专写车祸的,事例典型,闻者惊心动魄;目前尚无类似的作品问世,可说是独一无二。作者“思结千载,视通万里”,放笔言车祸,不受时间和空间的限制,谈古论今,介绍车祸的背景材料,从大巴山的车祸说到全国的车祸,又从中国说到外国,使读者对车祸的危害性和普遍性有一个深刻全面的认识。

作者刘秀品对全书的构思匠心独运,每篇的题材尽管都离不开车祸,但着墨的角度却不一样。“生命篇”部分写车祸给遇难者及其家属带来的灾难;“世象篇”部分写车祸纠葛折射出来的人情世态;“肝胆篇”部分写交通警察在处理车祸时表现出来的奉献精神。由于从不同的角度切入,展示在读者面前的就不仅仅是车祸本身,还有隐藏在车祸背后的各种社会问题。

目前正值“三国热”。巧极了,书中开篇车祸的发生地“野羊溪”,就是张飞当年带兵入川所经过的地方。作者顺便讲了张飞培植“皇柏林”和在“野羊溪”猎食的传说故事,读来有趣。书中许多地方都是这样信手拈来,涉笔成趣,使作品富有知识性和可读性。

序

自汽车问世起,车祸的幽灵就来到人间,一直在全世界徘徊。据资料介绍,汽车问世至今,全世界已有 3200 多万人因车祸丧生,有 6000 余万人因车祸致残。在我国,随着交通事业的不断发展,车祸增多,且居高不下。近几年,每年因车祸而死亡或伤残的人达 20 余万,造成的直接经济损失达 10 多亿元,说“车祸猛于虎”实不为过。交通是“一场没有硝烟的战争”,车祸造成的人员伤亡,远比其他非正常伤亡要严重得多。目前,我国平均每天发生车祸 700 余起,死 180 多人,伤 400 多人。事实上,车祸已成为和平时期的人民群众生命安全的最大威胁。

因此,我们必须认真研究交通安全的规律和特点,为减少车

祸,确保人民群众的生命财产安全做出不懈的努力。

道路交通安全不仅涉及到驾驶员和道路交通安全管理人员,而且涉及到所有的道路交通参与者和全社会。《车祸猛于虎》一书既揭示了交通肇事的外部因素和内在原因,也披露了车祸相关人员形形色色的心态,讴歌了交通警察为减少道路交通事故所作的辛勤努力和无私奉献。对所有的汽车驾驶员来说,《车祸猛于虎》是长鸣的警钟;对所有的道路交通参与者来说,《车祸猛于虎》是良师益友。它融知识性、趣味性、科学性于一体,将枯燥的理论法规渗透于生动活泼的文学描写之中。所以,它是一本可读性颇强的进行道路交通安全教育的辅助教材。

在此,我真诚地向读者朋友推荐:您想安全驾车吗?请读此书;您想安全乘车吗?请读此书;您想管好改革开放新形势下的交通安全吗?请读此书。

以上赘言,权且为序。

1995年春于北京

1995年春于北京

1995年春于北京

1995年春于北京

1995年春于北京

1995年春于北京

1995年春于北京

1995年春于北京

1995年春于北京

1995年春于北京

1995年春于北京

目 录

引子：车祸甚于匪	(1)
----------------	-------

生命篇	(8)
-----------	-------

被“斩首”的姑娘	(9)
----------------	-------

魂断“鹿角垭”	(16)
---------------	------

车祸惊动李鹏	(26)
--------------	------

“骷髅桥”的诉说	(32)
----------------	------

血祭“观音峡”	(41)
---------------	------

囚车烈火	(50)
------------	------

火烧“思乐桥”	(57)
---------------	------

石破天惊“摇钱树”	(62)
-----------------	------

新村悲歌	(69)
------------	------

“滚水坝”的警告	(76)
----------------	------

县人大代表之死	(87)
---------------	------

洗车场血案	(94)
-------------	------

世象篇	(101)
-----------	-------

难于拆除的灵堂	(102)
---------------	-------

难于理清的赔偿	(111)
---------------	-------

难于解决的缠诉	(124)
---------------	-------

形形色色的“三角债”	(131)
------------------	-------

不敢学雷锋	(137)
-------------	-------

遗腹子的命运·····	(145)
跑了和尚跑不了庙·····	(152)
跑了和尚跑了庙·····	(159)
令人“同情”的窃贼·····	(165)
令人“同情”的人贩子·····	(172)
福大命大的杜泽忠·····	(180)
驾驶员妻子的眼泪·····	(186)
 肝胆篇 ·····	 (193)
逃不出的法网(上)·····	(194)
逃不出的法网(下)·····	(201)
是车祸还是谋杀(上)·····	(208)
是车祸还是谋杀(下)·····	(216)
扑朔迷离索赔案·····	(226)
手枪在哪里? ·····	(233)
在花花绿绿的钞票面前·····	(237)
驾驶员的保护神·····	(243)
追踪国道 318 线上的“百慕大三角”·····	(250)
软弱的“马路天使”·····	(256)
可敬的“马路天使”·····	(262)
结束语 没有安全就没有一切·····	(272)

引子：车祸甚于匪

开宗明义，笔者斗胆提出一个命题——车祸甚于匪，不是笔者哗众取宠，有意作惊人之论，而事实正是这样。

说车祸就得从车轮说起。

谁也无法否认，车轮是人类历史上一种伟大的发明。它利用一个表面在另一个表面上的滚动来代替滑动，从而使荷载面与地面之间的摩擦减到最小。它是人类在艰难的生活历程中培育出的一朵减轻劳动量，提高工作效率的科技之花。人们习惯于把世事的演变称为“时代前进”的“车轮”，足见车轮的使用对于改变人类命运的重要。

据说，公元前 6000 年左右，骆驼被大量驯化，人类用驯化的骆驼代替肩挑背扛，那时，最迅速最经济的长途运输工具就是骆驼队，每小时平均可走近 13 公里，比人力运输快多了。大约在公元前 5000 年，最早的车轮开始在美索不达米亚——即现今的叙利亚东部和伊拉克一带使用。那时的车轮是木制的，既没有轮胎，也没有弹簧座，只不过是木轮中插根木轴、用人力推拉，其速度还比不上骆驼队。但仅就人类已想到用木轮的滚动来减少与地表的摩擦这一点来看，就足以证明人类已逐渐掌握了征服自然的奥秘，显示了人类非凡的智慧和创造力。“两河流域”之所以建立过巴比伦等名闻遐迩的古国，成为世界古文明发祥地之一，同最早始用车轮不无关系。

约在公元前 1600 年左右，人类开始用驯喂的马代替人力拉车，由此而马车开始出现。马车比人力车的速度快，每小时可达 32 公里左右。用马拉车代替骆驼队搞长途运输，更省时，更经

济,有更大的优越性。我国是世界上很早使用车的国家之一。早在公元前 3000 年,我国劳动人民就发明了舟车。舟车出现 1000 多年之后,欧洲出现了马车。从舟车到马车,使人类交通进入了“车轮时代”。不过,我国最早使用马车时主要是用于打仗。远在春秋战国时期,战车的多少,几乎决定着战争的胜负。两军对垒,军旗猎猎,战车如云,煞是壮观。《左传》中就曾载有这样一个故事:春秋时期,天下大乱,战事不断。一次宋军与郑军交火,宋军的帅车驾驶员羊斟,因战前主帅用羊肉犒劳军官时,没有让他参加吃羊肉,便怀恨在心。当两军正战得不可开交,胜负未定时,羊斟竟故意将帅车赶入敌阵,致使郑军轻易俘获了宋军主帅,将宋军全部歼灭。这故事虽说荒唐,可也从侧面说明:远在春秋战国时期,“车轮”在战争中的地位就举足轻重。

西方资产阶级的崛起,推动了现代工业的发展,电的发明以及蒸气机在工业领域中的广泛应用,给资本主义经济的发展注入了极大的活力。到 1850 年,伦敦、巴黎等西欧的大都市,人口都已超过 100 万。不过,那时城市的交通工具仍以马车为主,现代化的都市呼唤现代化的交通工具。早在 1769 年,法国人卡罗发明了第一辆汽车。这辆用木炭作燃料的汽车,与今天的各式汽车无疑有天壤之别,但卡罗的发明,实现了人类对车轮使用的一个划时代的梦,证明人类已掌握了一种现代化的长途运输工具。

卡罗发明汽车后将近 100 年,人类对汽车的传动系统、燃料、制动系统、电源系统进行了无数次的改造,使汽车的制造工艺日臻完美,但汽车这一现代化的运输工具在中国仍无立锥之地。1867 年,清同治六年,中国开始从国外进口石油。不过那时进口石油不是用来开汽车,而是用来照明。石油在中国又有“洋油”之称。

叶赫那拉氏计杀肃顺,垂帘听政,成了清王朝的最后一代统

治者之后，德皇曾送给她一辆奔茨汽车公司生产的汽车。但慈禧太后未能享受成人类社会的这一物质文明成果。首先是文武百官在外国人送给老佛爷的这台汽车面前长跪不起，怕汽车发动机的隆隆响声惊了老佛爷的驾，汽车一旦呜呜呜地跑起来，安全无法保障，伤了老佛爷的贵体怎么办？其次是汽车驾驶员的位置不妥——老佛爷岂能与驾驶员平起平坐，更不能坐在驾驶员的后边。即使驾驶员官封一品，老佛爷的座位也只有安放在汽车引擎盖上才合适。无奈，德皇送来的汽车，只能作为摆设，搁在那里让人参观。老佛爷安于坐在轿上，操纵着中国这个昏睡巨人在世界历史的长河中慢慢踱步。

老佛爷不坐汽车，但阻挡不住汽车的车轮在中国的大地上滚动。1902年，外国人在上海办的招商局引进了几辆汽车搞出租运输，书写了中国汽车运输史的第一页。

由于政治和经济的原因，中国汽车运输的起步艰难，发展同样艰难。

汽车需要石油作燃料，而中国曾被洋专家下过“贫油国”的结论，所需“洋油”全靠进口。从1867年清同治年间进口第一桶石油开始，到1949年，共进口各种油料计2880万吨，价值约33亿美元。这对于一个经济本来极度贫穷的国家来说，无异于雪上加霜。那是一付沉重的经济重担。一个单靠进口“洋油”的国度，能发展起强大的汽车运输工业么？

汽车是一种颇为精密的机械，汽车工业的发展需要有先进的机械制造业和机械修理业作后盾，可解放前的中国，别说修理和制造汽车，连修房造屋所用的圆钉都得依赖进口。圆钉被称作“洋钉”。一个不能制造和修理汽车的国度，能发展起强大的汽车运输工业么？

汽车运输业的发展是和公路的建设同步的。只有汽车没有

公路,再精良的汽车也只能放在那里当摆设,而建设公路得逢山开路,遇水架桥,这就离不开水泥。解放前中国人管水泥叫“洋灰”,也是从外国进口的。一个铺路架桥需从英伦三岛买“洋灰”的穷国,能发展起强大的汽车运输工业么?汽车运输业的发展需要国家的统一,人民的团结。解放前的中国,军阀混战,诸侯割据,土匪占山为王。谁占据了某一块地盘,谁对那块地盘内的公路就拥有“主权”。你也收“买路钱”,他也收“买路钱”,不给钱轻则丢财丢车,重则丢人丢命,一旦战火点燃,有的军阀为了阻止敌人车辆通行,干脆挖断公路,炸毁桥梁,造成交通“肠梗阻”。对于那时的公路运输,流传过这样一首打油诗:“一去二三里,抛锚四五次,七八九人推,十(实)在不中用。”在一个军阀割据、土匪横行的国家里,能发展起强大的运输工业么?

用“洋油”、“洋钉”、“洋灰”的军阀混战的国家,决定了汽车运输工业的命运。因此,从1769年卡罗发明汽车,到1902年上海出现第一个出租车公司,再到1949年全国解放,其间历时整整180年,我国并未形成真正意义上的自己的汽车运输工业。说来或许没人相信,解放前,偌大的北京城区,仅仅只有屈指可数的红、黄、蓝、粉4种牌号的50辆有轨电车和5辆公共汽车。如今,随便哪一个县,公共汽车的运输实力都远远超过解放前的北京!

解放了,人民真正当家做了主人,为公路交通运输业的发展奠定了坚实的基础。

1956年,长春第一汽车制造厂造出了第一辆“争气车”,标志着中国长期依赖进口车的历史已经结束了;1959年,大庆油田打出第一口高产油井,标志着中国将彻底摘掉帝国主义强加的“贫油国”的帽子。如今,全国的机动车辆已超过2330万辆,原

油产量已超过1亿吨,全国所有的县都通了汽车。中国已成了令全世界瞩目的“汽车大国”!

但是,福兮祸所倚,祸兮福所伏。伴随汽车运输业发展的,是频频发生的道路交通事故。车祸成了剥夺人们生命财产的最大“职业杀手”。汽车被人们恐怖地比喻为“活动棺材”!

据一则资料称:从1898年汽车第一次肇事起到80年代末,短短的80年间,全世界丧身车轮下的人多达3200多万,擦破皮之类的轻伤不算,伤残者多达5—6千万人。而这段时间死于战争的人是2300万,死于车祸比死于战争的人还要多!比这数十年间死于水灾、火灾、凶杀的人数的总和还要多10倍!车祸是名副其实的残害生灵的“头号恶魔”!

据另一则资料称:从1902年上海进口第一辆汽车到1983年,全国丧身车轮下的人达50多万,受伤者达600多万人。1994年,全国平均每天约有180多人丧身于道路交通事故,相当于从中国的蓝天上,每天掉下一架波音大型客机;约有400人在道路交通事故中致残。如此规模的伤亡人数,又相当于每隔5年中国来一次唐山大地震!

可以肯定地说,这些统计数字是不完全的。那些丧身于乡村公路和机耕道上的人,那些非道路交通事故的伤亡者,比统计上报的数字恐怕要大得多。仅就这并不完全的统计数字看,也是触目惊心的——每年死亡和伤残20万人啦!

一位经常处理车祸现场的交通警察,戏谑自己这一行也是生意兴隆通四海,财源茂盛“达三江”,车祸一个接一个,有时一天七八起,最多一天达15起!连“战场”都打扫不过来!

车祸给人类带来的生命威胁极为可怕,给人类造成的经济损失也相当可观。据统计,我国每年被车祸直接碾压掉的钱是十几亿,间接碾压掉的钱上百亿。这就是说,每隔几年,车轮就要

“压毁”两个葛洲坝工程。

1993年世界卫生组织公布的数字说,因道路交通事故全球平均每50秒钟就有一人死亡,每2秒钟就有一人受伤。按此推算,全球每年将有630720人死于车祸,将有近1577万人因车祸受伤。这意味着每8000人中,将有一人在车轮下成为新鬼;每320人中,将有一人因车祸而挂彩!车祸为人类拓出的这道“地狱之门”何其宽阔!

据中国残疾人联合会的一位官员介绍,目前全国的5000多万残疾人中,约有12%的人同车祸有关,即有600多万人是因车祸致残的。

车祸当然不同于“车匪”,而事实上车祸对人类生命的戕害远远甚于“车匪”!

我们必须正视的事实是:汽车既给人类带来幸福,也给人类带来灾难。车祸甚于匪!

车匪必须狠狠打击,车祸必须扎实预防。

值得注意的是:随着我国汽车制造业、交通运输业的大发展,随着小轿车逐步进入普通居民生活,随着搞汽车运输的人越来越多,本已十分严峻的道路交通安全问题将更加严峻。

我们必须研究的是:如何减少汽车带给人类的灾难,使汽车趋利避害,更好地服务于经济建设,为人类社会造福。

因此,笔者冒着42℃的酷暑,写作了这本书。笔者要留下一部有关车祸的真实纪录,以祭奠无辜的死者,警醒世人!

道路交通安全涉及到汽车驾驶员,涉及到道路交通安全管理部门,涉及到行人、旅行者,涉及到社会生活的方方面面。搞好道路交通安全,需要提高全民族的交通安全意识,但愿这本书能引起广大读者的关注。假定由于这本书的面世,对道路交通事故发生次数、死亡人数、伤残人数、经济损失这四项指数的降低有

所帮助，哪怕是每年的车祸少吞噬一个人，也将是对笔者莫大的宽慰了。

愿全社会都来吹奏“祝您一路平安”的时代颂歌，都为减少车祸——为征服这比“匪”还凶残的敌人而尽一点力。

尊敬的读者，请您跟随笔者，首先去“勘查”几个车祸现场，探讨一下车祸发生的原因吧。