

首批遇难者名单公布 遇难者每人赔偿50万

哪些人员伤亡?

部分伤亡名单公布

温州市卫生局应急办7月26日下午公布了“7·23”特别重大铁路交通事故伤者名单,其显示:温州市11家医院共收治伤者192人,其中14人医治无效死亡,59人已出院,一人转外地医院,现住院人数为118人。此外,温州市警方26日公布“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故第一批遇难者名单,共包括28人。其中,浙江籍17人、福建籍7人、安徽籍1人、河南籍1人、天津籍1人、意大利外籍1人。

遇难者集体火化?

集体火化是谣言

在温州市殡仪馆,记者就此流传的问题向处理事故善后的一位负责人进行了解。他说,目前火化工作尚未开始。对于集体火化的传言,他直呼不可能。他说,目前殡仪馆正与公安方面就遇难者遗体进行核对。

为什么先签协议有奖? 每人赔偿50万

有关赔偿方案,最早报道称:根据铁道部有关规定,此次赔偿标准是执行以172万元为基数再加上20万元保险理赔总共372万元,这个基数是固定不变的;另外还加上遇难者家属交通费、埋葬费、家属赡养费等共计不超过45万元;事发后在短时间接受谈判并签订协议的可视情况酌情予以数万元奖励。

记者了解到,经过当地善后处理“5+1”服务小组与遇难者林焱的家属初步谈妥,赔偿金额50万元,这是事故首个赔偿。林焱是福州人,准备下半年结婚,家中有一母亲,父亲已去世。

有家属对此赔偿方式提出质疑。在温州市殡仪馆二楼大厅,一位遇难者家属情绪激动地说,铁道部急于让家属签订赔偿协议,还提出先签订协议有奖励,这种行为与买卖没有差异。

昨晚22:35,新华社报道赔偿标准为:此次事故每位死亡旅客的赔偿金将依据国务院《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》和《铁路旅客意外伤害强制保险条例》的规定,并根据实际情况,本着以人为本的原则和人道主义精神,由事故赔偿金、一次性专项帮扶款以及爱心捐助款构成,总计人民币50万元。

事故分析会推迟? 调查组在紧张工作

针对一些媒体有关铁道部领导离开温州回北京汇报,致“7·23”事故分析会推迟的报道,7月26日,铁道部作出回应。

据铁道部有关人士介绍,国务院已专门成立了“7·23”事故调查组,集中了各方面专家和相关部门人员,统一负责事故分析及善后工作,铁道部也派出一名副部长参加。目前,事故调查组正在事故现场,紧张地开展各方面的工作。因此,不存在有铁道部领导离开温州,影响事故调查分析的情况。

温州动车事故已经过去几天了,事故中伤亡哪些人?又是如何理赔?事故的成因可进一步分析出?这些是处理善后问题中社会广为关注的。 星报综合



最后的守望

“奇迹女孩”伤势如何? 伊伊情况在一天天进步

项炜伊的主治医生、外科副主任医师陈星隆在7月26日上午举行的新闻发布会上表示,小炜伊的情况在一天天进步,所以目前医院不会考虑为她做截肢手术。

生命探测仪为什么没测出她? 生命探测仪有局限性

由于伊伊是在生命探测仪显示“没有生命迹象”的前提下,救援人员在随后清理现场时发现的。铁道部新闻发言人王勇平对此表示,这是个奇迹!

消防特勤队员说,目前生命探测仪

未来几周内,小炜伊还会接受两到三次手术。

此外,记者获悉郝海东意欲收养伊伊,但其家人拒绝。

主要分为四种:音频、视频、红外和雷达生命探测仪。类型不同,各自工作原理也不同,生命探测仪能在废墟中寻找幸存者,发挥重要作用。但无论哪种生命探测仪,均有其各自的局限性。

悲情故事

发动200名亲友寻亲 最终获5死1伤噩耗

2011年7月23日晚,32岁的杨峰身穿红色睡衣,在绍兴家中悠然自得地看着电视,心头不时牵挂着怀孕已7个月、人在旅途的妻子陈碧。但这平静的气氛在10点左右终止,一个霹雳击中了杨峰。妻子及腹中胎儿、岳父母、妻姐、外甥5位亲属所乘坐的D3115次动车出事了!

他立马赶往温州。凌晨2点的雨中,他和堂弟踩过稻田,趟过小河,拨开穿梭的人群,先从地面的车厢找起,一无所获。再顺阶梯爬上桥,为了突破障碍,杨峰用力砸破好几块车窗玻璃,大喊:“陈碧、陈碧”。妻子手腕戴的表,手上戴的结婚钻戒,都是他找寻的标志物。可是,一直到第二天上午11点,杨峰还是一无所获。

还是不甘心,也不能甘心,五位亲人五条人命!杨峰电话发动两百多名各地亲友,帮助他在温州各大医院寻找。尽管还是没有找到妻子,但三位亲属已确认罹难。万幸的是,老丈人在事发时,觉得列车开得太慢,就站起来走动,在过道上幸免于难。

数十个小时未合眼的杨峰,一直在寻找D3115次动车上的爱妻。25日下午,噩耗被证实:事故中,他的岳母、妻姐、外甥女、妻子,还有他尚未出生的孩子都丧生。

社会声音

别拿乘客安危做赌注

事故到底是天灾,还是人祸?在“7·23”特重大事故发生前,因受大风雷雨天气影响,运营不久的京沪高铁供电线故障已经连续数次中断供电,高铁受雷雨影响的安全隐患已接二连三显现,铁路部门为何不紧急“停车”排查事故原因?却任凭列车带着隐患行驶,特别是短期内5次故障已经引起媒体和网友对高铁安全性的强烈质疑,竟然没有唤醒铁路和安监部门更高的安全警示。

对此,铁道部新闻发言人王勇平表示,京沪高铁开通以来,暴露了一些问题,主要是设备处于磨合期,出现了一些故障,不影响安全。既然是设备处于磨合期,试运行期间,就应该以成千上万乘客的安危做赌注吗?为何不等到安全保障完善后再上客运营,难道铁道部的“脸面”比顾客的生命还高贵吗?

虽然世界上没有百分之百安全的设备,但雷电是经常发生的自然现象,如果高铁不堪雷击,还有什么安全保障可言!因此,“7·23”特别重大事故的发生绝非偶然。

近两年时间里,中国高铁大有多上快上之势。行驶速度第一,长度第一,发展速度第一。而现实是,我国高铁的历史非常短暂,一系列技术问题和安全问题并未成熟,在建造中存在一些瑕疵和技术漏洞在所难免,但绝不能轻视与放纵问题的存在。一味追求高速度、高增长,违背客观规律的做法,必然会在现实的轨道上“翻车”。