

2003年铁路行车事故 案例

铁道部安全监察司 编

2003 NIAN
TIE LU
XING CHE SHIGU
AN LI



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

2003 年铁路行车事故案例

铁道部安全监察司 编

中 国 铁 道 出 版 社

2004 年·北京

内 容 简 介

本书为2003年铁路行车事故案例汇编。分为运输、机务、车辆、工务、其他、台湾省和外国铁路共六个部分。计有行车事故案例35件,其中重大事故5件,大事故4件,险性事故26件,台湾省和国外铁路交通事故简介17件。事故案例基本上由事故概况、原因分析、事故责任、对有关人员的处理、采取措施等内容组成。范围广、内容齐,分类清晰,叙述简炼。可供全路运、机、工、电、辆等部门职工学习,也可作为事故分析和安全教育的素材。

图书在版编目(CIP)数据

2003年铁路行车事故案例/铁道部安全监察司编. —北京:
中国铁道出版社, 2003.10
ISBN 7-113-

I . 2… II . 铁… III . 铁路运输-行车事故-案例-汇编-
中国-2003 IV . U298.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 086827 号

书 名:2003 年铁路行车事故案例

作 者:铁道部安全监察司 编

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街8号)

责任编辑:梁兆煜

封面设计:薛小卉

印 刷:北京市彩桥印刷厂

开 本:850×1168 1/32 印张:4.375 字数:81 千

版 本:2004 年 11 月第 1 版 2004 年 11 月第 1 次印刷

印 数:1~90000 册

书 号:ISBN 7-113-06180-X/U·1712

定 价:12.00 元(含光盘 1 张)

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

编辑部电话:路电(021)73084 发行部电话:路电(020)73169

市电(010)51873084

市电(010)63545969

目 录

第一部分 运输部门

1. 京九线 41052 次货物列车脱轨大事故 1
2. 绥佳线 2008 次旅客列车冲突大事故 5
3. 陇海线赵墩站向封锁区间发出货物列车
险性事故 8
4. 通霍线双泡子站向占用区间发出货物
列车险性事故 11
5. 林密线滴道站未准备好进路接车险性
事故 15
6. 兰新线安北站货物列车冒进信号
险性事故 17
7. 兰新线红柳河站未准备好进路发车险性
事故 23

第二部分 机务部门

8. 沈山线于洪站货物列车侧面冲突大事故 29
9. 庐山站 2103 次旅客列车冲突险性事故 33
10. 南同蒲线 57257 次路用列车脱轨险性
事故 34

- 11. 平齐线白城站 40157 次货物列车冒进
进路信号机险性事故 37
- 12. 武威南站 26055 次货物列车冒进信号险性
事故 39

第三部分 车 辆 部 门

- 13. 沈山线 71782 次货物列车制动梁脱落
险性事故 42
- 14. 牡图线鹿道站车辆溜逸险性事故 45

第四部分 工务、工程部门

- 15. 陇海线 28042 次货物列车脱轨重大事故 ... 49
- 16. 浙赣线 21005 次货物列车脱轨重大事故 ... 52
- 17. 陇海线 2010 次旅客列车脱轨重大事故 55
- 18. 北同蒲线 T71012 次万吨重载列车脱轨
重大事故 59
- 19. 成昆线 44133 次货物列车脱轨重大事故 ... 66
- 20. 湘黔线 1528 次旅客列车脱轨大事故 70
- 21. 陇海线 70002 次货物列车脱轨险性事故 ... 74
- 22. 昆玉线 55006 次大型清筛机刮坏道岔
险性事故 76
- 23. 京包线 41025 次货物列车脱轨险性事故 ... 78
- 24. 伊加线轨道车碰撞施工机械险性事故 80
- 25. 滨北线重型轨道车脱轨险性事故 82
- 26. 湘黔线 57017 次路用列车脱轨险性事故 ... 84

27. 通让线 84802 次货物列车刮碰路料险性 事故	86
28. 滨洲线 K129 次旅客列车撞施工机械 险性事故	88
29. 兰新线 57004 次路用列车刮坏设备险性 事故	91
30. 京九线 23021 次货物列车碰撞轨枕险性 事故	96
31. 京广线 56004 次路用列车冒进信号险性 事故	98
32. 京广线卸碴车车门刮坏 T76 次旅客列车 险性事故	101
33. 浙赣线 1380 次旅客列车刮碰道口铺面 险性事故	106

第五部分 其 他

34. 陇海线 51161 次货物列车冲突险性 事故	111
35. 黔桂线 57002 次路用列车脱轨险性 事故	119

第六部分 台湾省和国外铁路交通事故

36. 台湾省和国外铁路交通事故	122
------------------------	-----

第一部分 运输部门



京九线 41052 次货物列车脱轨大事故

一、事故概况

2003 年 10 月 20 日 16 时 16 分,41052 次货物列车(编组 47 辆,总重 2 610 t,换长 61.0;机车:天津北机务段 DF₄6382 号)运行至京九线石家庄分局管内临西—清河城间上行线 K362+135 处,机后第 44 位蒸汽轨道起重机(发站:外洋,到站:齐齐哈尔)前台车第一轮对脱轨。经救援于 20 日 20 时 02 分开通线路,中断京九上行线行车 3 h46 min。构成货物列车脱轨大事故。

二、事故原因

脱轨车为自轮运转的蒸汽轨道起重机,车号 5017,型号 Z—151,转 6 型转向架,齐齐哈尔车辆工厂 1983 年制造,配属福州分局邵武线路大修段。福州分局南平车务段外洋站在邵武大修段未对该车进行回送前的技术鉴定、未提报《轨道起重机回送状态鉴定书》的情况下违规

承运,邵武大修段回送前未按规定卸空、排净煤和水,再加上在脱轨点前该车挂齿装置从动齿轮紧固螺栓已松脱,造成偏载和运行失稳。通过曲线地段时,第一轴悬浮轨面后脱轨。

三、事故责任

福州分局南平车务段负主要责任,邵武大修段负重要责任。

四、对有关人员的处理

1. 给予南平车务段段长、党委书记、分管副段长行政记过处分,给予南平车务段外洋站站长撤职处分;

2. 给予邵武大修段段长降职处分,给予党委书记行政记过处分,给予分管副段长行政记大过处分,给予设备科科长撤职处分。

五、经验教训

1. 安全专项整治不到位。轨道起重机、架桥机等自轮运转设备运输中多次发生行车事故,铁道部、铁路局强调要加强该类设备的管理,并将自轮运转设备纳入安全专项整治。但这次事故的发生,说明有些单位并没有吸取事故教训,对有关要求没有认真贯彻执行,专项整治走了过场。

2. 专业管理作用发挥不到位。对自轮运转设备日常管理、使用、维修及上线运行等,规范、指导不够,监督、检查不力。

3. 干部作风不实,“三基”薄弱。对车况不良、长久失修的自轮运转设备在线长途运行可能产生的后果,各

管理层干部没有给予足够的重视,检查、把关流于形式。站段基层管理、设备和管理基础、职工基本功都有待进一步加强。

六、采取措施

1. 认真贯彻铁道部“9.30”电话会议精神,在全局开展查隐患、找差距、堵漏洞的安全反思活动。切实加强对安全生产的领导,进一步强化班组管理,强化专业管理,强化对安全生产的投入。

2. 在全局进一步深化开展自轮运转特种设备专项整治。认真落实铁道部《关于加强自轮运转特种设备安全管理的通知》(铁办函[2003]333号)要求,在对全局自轮运转特种设备分系统、分类别全面清查的基础上,由路局组织进一步规范自轮运转特种设备使用、鉴定、检修、上线运行、报废更新等管理制度,该淘汰的坚决淘汰。严格把好自轮运转特种设备上线运行关:

(1) 立即对所有在运、待运自轮运转特种设备进行发运情况检查,凡不符合运输技术条件,未通过过轨技术鉴定的一律不得发运,已在运的必须立即就地扣车停运。

(2) 自轮运转特种设备承运前,严格进行运输技术条件和过轨技术条件鉴定,并落实检查、鉴定责任。按规定做好各项准备工作,卸空煤、水、油,按装载加固方案和设备使用说明书中有关规定严格执行。

(3) 运输部门在承运时,严格审查有关技术资料,对资料、手续不全,不符合运输条件的,一律不得承运。

(4) 自轮运转特种设备编入列车时,车站严格按照《技规》、《行规》的有关要求进行编挂。

(5) 自轮运转特种设备上线运行必须有熟悉设备性能的司机或技术人员押运,运行中密切监视运行状态,发现异常情况要及时汇报并采取果断措施。

(6) 对挂有自轮运转设备的列车,司机要严守限速规定;沿途各站助理值班员在接发列车时,要密切注意列车运行状态,发现异常立即采取措施;沿途各列检所要加强对自轮运转设备的检查,对技术状态不良的设备不得放行。

铁道部在 2003 年 10 月 21 日对该事故的通报中提出如下要求:

1. 自轮运转特种设备承运前,要严格进行运输技术条件和过轨技术条件鉴定,并落实检查、鉴定责任。

2. 自轮运转设备编入列车时,运输部门严格按照《技规》的有关要求进行编挂。

3. 自轮运转特种设备上线运行必须有所属单位的司机或技术人员押运,运行中密切监视运行状态,发现异常情况要及时汇报并采取果断措施。

4. 挂有自轮运转特种设备的列车司机,应严守限制速度;沿途各站助理值班员在接发列车时要注意列车运行状态,当发现列车运行有异常时,及时采取措施。

5. 沿途各列检所和有关部门要按照有关规定,对自轮运转设备进行技术检查,对技术状态不良的设备不得放行。

6. 各局要加强线路的维修保养,及时消除不良处所。

绥佳线 2008 次旅客列车冲突大事故

一、事故概况

2003 年 11 月 18 日 20 时 15 分,40134 次货物列车由佳木斯运行至绥佳线南岔站东场 12 道,现车 35 辆。该车列计划由四班二调推峰解体。推进车列经过推送线上的轨道衡时,值班检衡员发现前 12 辆车与推进车列分离,立即用对讲机呼喊调车人员及司机,要求停车。经司机调速后,机车速度由 11 km/h 降至 6 km/h,又降至 1 km/h。21 时 38 分,分离车辆由峰上溜回与推进的车列相撞,造成推进车列中 13 位($G_{17}6089296$)、14 位($G_{17}6081356$)脱轨并侵入上行正线,与正在进站的佳木斯至长春 2008 次旅客列车机后第 9、10、11 位侧面冲突(2008 次编组 11 辆),导致旅客轻伤 5 人,客车第 9 位($YZ_{22B}338716$)大破,10 位($YZ_{22B}338385$)、11 位($XL_{22}204745$)小破,影响 2008 次旅客列车晚点 2 h49 min。继续运行至哈尔滨站后,机后 9 位摘车处理。构成旅客列车冲突大事故。

二、事故原因

1. 连结员违反南岔站《调车作业安全控制办法》中

推峰作业应在轨道衡处进行“顿钩”的规定,在轨道衡前 224 m 处提前发出“顿钩”指令,导致前部 12 辆车分离向峰上自行溜逸并回溜,与推进车列相撞,造成推进车列中 13 位(G₁₇6089296)、14 位(G₁₇6081356)脱轨并侵入上行正线,继而与正在进站的 2008 次旅客列车机后第 9、10、11 位侧面冲突。推峰前没有进行试拉,是造成这起事故的主要原因。

2. 调车机司机没有认真落实南岔站《行车作业结合部安全联控实施细则》中对推峰前“顿钩”的有关要求,对连结员提前“顿钩”没有起到互控作用。

三、事故责任

责任单位:佳木斯分局南岔站。

四、对有关人员的处理

1. 给予事故直接责任者南岔站四班二调连结员开除路籍、留用 1 年处分;

2. 给予南岔站四班二调调车长行政撤职处分;

3. 给予南岔站四班值班站长行政记大过处分;

4. 给予南岔站四班值班站长兼党支部书记行政撤职处分;

5. 给予南岔站运转车间主任行政撤职处分。

五、采取措施

1. 加强安全基础建设。以提高班组自控能力为重点,开展提高班组自控能力活动,重点做好班组长选拔、职工培训、班组激励与考核,提高班组的整体管理水平。

2. 突出发挥干部作用。加强现场的安全监控工作,抓好规章制度落实,提升设备质量,搞好结合部控制,提高现场职工作业的控制能力。

3. 严格执行作业标准。车辆部门尤其是客列检,制定具体措施,严格执行技术作业标准,决不允许放行技术不良车。

4. 进行设备改造。《技规》第 29 条规定:“车站应设在线路平道、直线的宽阔处”。南岔站东场 2、4、6、8、10、12 道坡度均超过 2.5‰,最大 6.8‰,东场推峰最大坡度 4.7‰,需要对站场进行改造。

铁道部在 2003 年 11 月 24 日对该事故的通报中提出如下要求:

1. 加强调车作业管理。各单位要重视调车作业安全,认真分析调车事故原因和教训,健全调车安全管理措施,加强对调车现场的检查与指导。针对驼峰调车、编组站调车、穿越正线的调车作业,要制定可行可控的安全管理措施;对可能侵入正线影响列车安全的关键地点,要采取有力防范措施,从硬件和制度上加以保证。

2. 严肃列车放行条件。今后凡发生列车冲突、脱轨造成机车车辆破损,首先要认真检查确认机车车辆破损情况,严格执行列车放行条件,对危及行车安全及影响旅客乘坐安全的破损车辆,严禁冒险放行。

陇海线赵墩站向封锁区间发出 货物列车险性事故

一、事故概况

2003 年 7 月 23 日 5 时 20 分,陇海线赵墩—碾庄站区间上行线封锁施工。由徐州北机务段 DF₄1894 号机车牵引 85066 次货物列车(编组 40 辆,1 451 t,换长 54.1)按调度命令在赵墩站停车,由于车站值班员错误办理,致使该列车于 5 时 20 分通过赵墩站,进入封锁区间,用无线列调呼叫后停车。构成向封锁区间发出列车险性事故。

二、事故原因

1. 赵墩站车站值班员不执行调度命令并严重违反作业标准。作业中,既未按规定揭挂“区间封锁”的安全帽,也未向邻站发出列车预告,尤其在未与列车调度员联系清楚的情况下,违章蛮干,盲目将列车放入封锁区间,是导致此次事故发生的主要原因。

2. 列车调度员发布调度命令极其不严谨、不严肃。作业中既不按标准作业,也没有抓住安全关键,对本应该严格控制的关键列车,没有作为工作重点向有关车站进行布置交待,从而导致赵墩站车站值班员误将列车放入封锁区间,是导致此次事故发生的重要原因。

3. 赵墩站助理值班员严重违反作业标准。在调度

员发布命令后,不看、不问命令内容,车站值班员开放了85066次的通过信号后,就出去接车,没有起到互控联控作用,是导致此次事故发生的次要原因。

4. 机车乘务员严重违章,已经接到命令和达示,明知赵墩—碾庄站间封锁施工的时间及地点,当列车接近赵墩站进行车机联控时,车站通知通过,机车乘务员既不询问该地段是否封锁施工,也不执行调度命令,本可以防止的事故不但没有防止,反而违章进入封锁区间,也是造成此次事故的原因之一。

三、事故责任

新沂车务段负主要责任;徐州分局调度所负重要责任;徐州北机务段负次要责任。

四、对有关人员的处理

1. 给予赵墩站当班值班员、助理值班员行政留用察看处分(察看期限为1年),并按有关规定“下岗”。

2. 给予赵墩车站站长、站长助理行政撤职处分,并按有关规定“下岗”。

3. 给予段安技科科长行政记过处分。

4. 给予线路总支书记、分管行车安全和施工安全的人员行政警告处分。

5. 给予机车乘务员行政记过处分,并按有关规定“下岗”。

6. 给予东线车队队长、支部书记、指导司机通报批评。

7. 新沂车务段段长、党委书记负有领导责任,给予

行政警告处分。

8. 分管安全的副段长负有直接领导责任,给予行政记过处分。

9. 分局运输管理分处分处长检查指导工作不力,负有一定的管理责任,给予诫勉 3 个月。

10. 分局调度所调度员负重要责任,给予行政记过处分,调离调度所另行安排工作。

五、采取措施

1. 切实把住非正常接发列车时的命令、进路、凭证关。一是严格调度命令的发布和执行。调度所施工台发布的施工命令,必须经调度所主任(副主任)签认;列车调度员发布的施工命令,必须经调度所负责施工盯岗把关的调度员签认;列车调度员发布的《技规》第 166 条第 12 表 1 至 5 项规定的调度命令,必须经值班主任签认。车站负责施工盯岗的干部要及时地阅读签认有关施工的调度命令,严格按照命令要求组织施工。车站值班员抄收有关施工的调度命令,必须执行两人以上的检查、核对制度,并严格按照命令要求办理行车。二是严格进路、凭证的检查确认。封锁区间的命令发布后,作业人员要按规定及时揭挂“区间封锁”安全帽,备、排列车进路,交付行车凭证必须严格遵守“一人两次或两人以上的检查、确认、核对、汇报制度”。

2. 严格施工“八不准”制度的执行。对各类施工,坚决落实路局、分局按职级盯岗的规定。车务站段负责施工盯岗的干部要提前 30 min 到岗,用集中电话向列车调

度员汇报上岗情况;负责施工盯岗的干部不到岗,车站值班员不准请求调度命令;列车调度员未接到盯岗干部的上岗汇报,不准发布同意施工的调度命令。各施工单位相应职级的盯岗干部到岗后必须用对讲机将上岗情况通知在信号楼(行车室)的本单位施工联系人员,再由被通知人在进行施工登记时一并登记盯岗干部到岗情况;没有施工人员的盯岗干部上岗情况登记,车站值班员不得请求调度命令。违反上述规定或因此影响施工的,要追究责任人的责任。

3. 切实加大对施工安全的检查力度,进一步加强对施工安全的过程检查和过程控制,确保施工安全的万无一失。

4. 举一反三,抓好各项安全措施의 落实。深刻查找安全管理中存在的逐级负责制落实不到位、现场控制措施不细化、干部职工的安全意识不深入等问题,认真做好整改,确保各项安全措施落到实处,夯实安全管理基础,稳定安全生产。

通霍线双泡子站向占用区间发出 货物列车险性事故

一、事故概况

2003年9月2日6时57分,85572次货物列车在通