



2004、2005年铁路行车 事故案例

SHIGUANLI 合订本

铁道部安全监察司 编



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

2004、2005 年铁路行车 事故案例

(合订本)

铁道部安全监察司 编

中 国 铁 道 出 版 社

2006 年·北京

内 容 简 介

本书为2004、2005年铁路行车事故案例汇编。分为运输、机务、车辆、工程工务、电务部门以及其他等部分。2004年计有行车事故案例40件,其中重大事故11件,大事故5件,险性事故24件;此外,还对2004年国外铁路的主要事故作了扼要的介绍。2005年计有行车事故案例43件,其中重大事故4件,大事故6件,险性事故33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、事故教训、采取措施等内容组成。范围广,内容齐,分类清晰,叙述简练。

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

2004、2005年铁路行车事故案例:合订本/铁道部安全监察司编. —北京:中国铁道出版社,2006.11

ISBN 7-113-06694-1

I.2… II.铁… III.铁路运输—行车事故—案例—汇编—中国—2004~2005 IV.U298.5

中国版本图书馆CIP数据核字(2006)第142647号

书 名:2004、2005年铁路行车事故案例(合订本)

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:崔丽芳

印 刷:中国铁道出版社印刷厂

开 本:850×1168 1/32 印张:10.125 字数:185千

版 本:2006年11月第1版 2006年11月第1次印刷

书 号:ISBN 7-113-06694-1/U·1823

定 价:19.80元(含光盘贰张)

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)73314 发行部电话:路电(020)73169

市电(010)51873314

市电(010)63545969

目 录

第一部分 运输部门

1. 京哈线 1394 次旅客列车脱轨重大事故 1
2. 长滨线 K340 次旅客列车冲突重大事故 6
3. 黎湛线 23001 次货物列车追尾冲突大
事故 15
4. 京九线木兰站错办闭塞发出旅客列车
险性事故 22
5. 黎湛线美坡站未准备好进路接车险性
事故 25
6. 大庆站错误办理 86070 次反方向开车
险性事故 28
7. 黔桂线 50005 次列车脱轨险性事故 33
8. 京广线 86162 次货物列车冲突险性
事故 38
9. 陇海线 70002 次货物列车脱轨险性
事故 41

第二部分 机务部门

10. 滨洲线扎赉诺尔站调车机与 19011 次货物

列车侧面冲突大事故	46
11. 宝中线 19061 次货物列车机车断轴 险性事故	51
12. 陇海线 27041 次货物列车脱轨险性 事故	52
13. 济南南站 45607 次列车冒进出站信号机 险性事故	55
14. 京广线棠溪站中铁电化局轨道作业车 调车冒进信号险性事故	58

第三部分 车 辆 部 门

15. 京九线 10915 次货物列车脱轨重大 事故	60
16. 京沪线 13004 次货物列车脱轨险性 事故	63
17. 浙赣线 20036 次货物列车车辆摇枕折裂 打坏行车设备险性事故	66

第四部分 工务工程部门

18. 石太线 30035 次货物列车脱轨重大 事故	69
19. 焦柳线 86018 次货物列车脱轨重大 事故	75
20. 通霍线专 8 次货物列车脱轨重大 事故	80

21. 宁西线 25107 次货物列车脱轨重大 事故	84
22. 湘桂线 84025 次货物列车脱轨颠覆 重大事故	87
23. 湘黔线 1326 次旅客列车脱轨 大事故	93
24. 成昆线 57009 次路用列车脱轨险性 事故	95
25. 武九线 48483 次货物列车冲突险性 事故	99
26. 津浦线 62423 次货物列车刮撞护轮轨 险性事故	106
27. 京九线 X74 次行包列车区间撞路料险性 事故	109
28. 焦柳线轨道车冒进信号险性事故	112
29. 包白线 41091 次货物列车脱轨险性 事故	114
30. 成昆线 25422 次货物列车撞单轨车 险性事故	118
31. 宝成线 80719 次货物列车在区间碰撞 路料险性事故	120
32. 滨洲线 57012 次列车刮坏信号机险性 事故	126
33. 陇海线 T118 次旅客列车碰撞施工机械 险性事故	129

第五部分 电 务 部 门

34. 津浦线 23054 次货物列车脱轨重大
事故 134

第六部分 其 他

35. 陇海线 K378 次旅客列车脱轨重大
事故 139
36. 陇海线 19095 次货物列车脱轨重大
事故 143
37. 湘黔线 27066 次货物列车冲突大事故 146
38. 京秦线 T238 次旅客列车火灾大事故 149
39. 宝成线 41053 次货物列车脱轨险性
事故 154
40. 京包线 24521 次货物列车脱轨险性
事故 156

第七部分 国外铁路

41. 2004 年国外铁路事故 159

第一部分 运输部门

1

京哈线 1394 次旅客列车脱轨重大事故

一、事故概况

2004 年 8 月 31 日 7 时 08 分,佳木斯开往烟台的 1394 次旅客列车(编组 18 辆,总重 1 047 t,换长 42.7)由沈阳机务段 SS₉0003 号机车牵引,运行至京哈线沈阳局管内中固站 11 号道岔处,机后 5 位 YZ_{25G}342206 车一位台车、7 位 YZ_{25G}342630 车一位台车脱轨。经救援于 10 时 04 分复旧,开通区间。中断上行正线 2 h 56 min,甩车 4 辆。构成旅客列车脱轨重大事故。

二、原因分析

1. 中固站值班站长违反《技规》第 162 条、171 条中行车工作统一指挥的原则和集中操纵道岔的有关规定,将信号员派出送绿色许可证,擅自顶岗,在没有得到值班员命令、没有接到 1 号扳道员报告、1394 次列车尚未出站的情况下,擅自解锁 1394 次发车进路的 11 号道岔,盲目办理 4 道 11040 次货物列车发车进路,将 11 号道岔操

至反位,造成 1394 次旅客列车挤坏 11 号道岔并脱轨,是造成这起事故的主要原因。

2. 中固站值班员违反《技规》第 257 条、TB/T 1506《单双线电话闭塞无联锁接发列车作业标准》(以下简称 TB/T 1506)对于车站值班员接发列车的有关规定,对操纵台没有做到全过程监控,对于信号员离岗、值班站长擅自操纵设备没有及时发现并制止,是造成这起事故的重要原因。

3. 车务段监控干部违反《站细》第 59 条的规定,没有填写非正常情况下接发列车程序卡控表;没有对车站运转室接发列车的关键作业实施全过程监控;对于值班员提前填写凭证、信号员离岗、值班站长代替信号员作业并擅自操纵设备,没有及时发现和制止,负监控失职责任。

三、事故责任

责任单位:铁岭车务段。

四、对有关人员的处理

1. 事故主要责任者中固站值班站长依法追究刑事责任;

2. 给予事故重要责任者中固站值班员行政撤职处分;

3. 给予监控失职的铁岭车务段综合业务室副主任行政撤职处分;

4. 给予中固站站长行政撤职处分;

5. 分别给予铁岭车务段段长、党委书记、主管运输副段长、主管安全副段长行政撤职处分;

6. 给予铁岭车务段主管技术副段长行政记大过

处分；

7. 给予分局运输分处长行政记大过处分；
8. 给予分局主管运输副局长行政记过处分；
9. 给予路局运输处处长行政记过处分；
10. 给予路局主管运输副局长行政警告处分。

五、事故教训

1. 站段安全管理薄弱的问题比较突出。中固站站长原任开原站运转副主任,2004年8月25日调任为中固站长。8月27日接任,未进行岗前培训。该站长上任后,对中间站的日常管理制度、表簿册台账、有关文电均没有认真交接。上任以来,没有按规定填写过中间站长工作日志,不能正常执行交接班工作制度,没有履行好站长职责。

2. 干部监控措施落实不力。中固站值班站长作为现场监控干部,不但没有对作业过程实施监控,反而带头违章违纪,擅自顶替当班人员作业,盲目乱干。车务段包保监控干部不履行监控职责,对非正常接发列车没有实行“双人双岗”作业,对值班站长违章违纪行为视而不见,严重失职失责,监控工作流于形式。

3. 安全大检查还没有收到预期的效果。这起旅客列车重大事故,发生在全路开展安全大检查期间,暴露出安全大检查流于形式,车务系统非正常情况下接发列车办理存在的安全隐患没有查出来,没有进行有针对性的整治,没有控制住干部职工违章违纪的行为,甚至连基本的规章制度和干部的基本工作职责都没落实,安全大检

查走了过场。

4. 危及运输安全的关键隐患没有得到及时整治。施工例会不认真召开,不审查内容和安全措施,当天下达的施工调度命令内容错误,电务施工错写成工务施工;站长和值班站长均没有按要求在指定地点监控;非正常情况下行车,安全措施不落实,不填卡控表,充分暴露出部分站段安全专项整治工作没有真正落到实处。

六、采取措施

1. 认真吸取事故教训,增强干部职工的责任意识。深入广泛地开展“8.31”重大事故大讨论活动,在有线电视、《沈阳铁道报》上开展专题讨论。同时,由责任单位和事故责任者现身说法,在全局开展安全警示教育,重点教育干部职工增强遵章守纪的意识,职工严格落实基本作业制度,干部严格履行基本职责。

2. 强力推进安全生产专项整治工作,及时消除安全隐患。按照铁道部的深化安全生产专项整治重点,突出旅客列车安全,开展好非正常情况下接发列车和施工安全专项整治工作。

3. 认真反思查摆,认真开展安全大检查“回头看”活动。看各级干部是不是真正吸取了事故教训,安全责任意识是否强化了,看基层站段安全管理制度是否落实了,看规章制度、安全措施、作业标准是否真正执行了,看施工作业和非正常行车措施是否到位了,看专业管理作用是否真正发挥了,看各级干部作风是不是确实务实了。

4. 严格对各级干部的考核,强化干部作用的发挥。

强化对监控干部的技术业务培训,特别要对监控干部落实责任制情况作出硬性量化安排,真正做到现场发现问题。路局人事干部部门,要加强对各级干部的考核,对责任心不强、业务不精、下现场不能发现和解决问题的干部坚决予以调整。

5. 要强化对施工全过程的监控。对重点施工百分之百的监控,重点检查各级干部到岗到位情况和《非正常情况下接发列车程序表》填记情况,督促各级干部在施工中真正负起责任,确保施工安全。

铁道部在 2004 年 8 月 31 日对该事故的通报中重申以下要求:

1. 运输部门要把确保施工安全放在重中之重的位置,进一步加强组织领导,重点施工,领导干部要到现场亲自组织,亲自检查督促落实各项施工安全措施,亲自盯住非正常接发列车安全。

2. 加强施工安全的超前预想,对施工安全各个环节可能导致发生的行车安全问题要全面进行分析,全方位实施超前防范,重点部位必须有专人把关,确保施工过程中的行车安全,特别是旅客列车安全。

3. 严格执行非正常情况下的接发列车标准,必须坚持“双人双岗”制度,作业中使用《非正常情况下接发列车程序表》,干一项,勾一项,严格按标准作业,严禁盲目乱干。

4. 现场监控干部的主要职责是对作业过程实施监控,不得代替当班人员作业。

长滨线 K340 次旅客列车冲突重大事故

一、事故概况

2004 年 11 月 19 日 22 时 28 分, K340 次旅客列车(编组 16 辆, 总重 905 t, 换长 38. 1; 沈阳机务段 SS₉004 号机车牵引)行至哈尔滨站顾乡场 117 号道岔处, 与哈西专用线溜出的 8 辆货车(在安全线脱线 6 辆并侵入正线)前部第一辆空棚车发生侧面冲突, 造成机车前台车脱轨及机后第一辆 XL_{25G} 205884 全轮脱线, 机后 2 位 YZ_{25G} 346731 前台车脱轨。为减少对本列影响, 将机后 3 位~6 位硬座车在哈站甩下, 并换挂行李车 1 辆、硬座车 5 辆。列车于 11 月 20 日 1 时 16 分开车, 影响本列 2 h 48 min。构成旅客列车冲突重大事故。

二、事故原因

1. 违章作业、盲目乱干。制动员在调车机未到哈西支线挂车前, 将手制动机松开, 将副风缸的风放净, 违背了《技规》第 217 条“挂车时, 没有连挂妥当, 不得撤除防溜措施”的规定, 是造成这起侧面冲突事故的主要原因; 货运员在调车机未到达哈西支线前, 违背了《站细》有关规定, 提前撤除脱轨器, 是这起事故的重要原因。

2. 责任心不强, 作业纪律散漫。制动员在去哈西支

线作业前,先到货运员办公室给女朋友打电话,打完电话后去哈西支线松闸、放风、检查车辆。作业完毕后,不在现场监控又到货运员办公室给女朋友打电话,致使车辆溜逸没有及早发现和防止;货运员撤除脱轨器后也不在现场监控,回办公室睡觉,对车辆溜逸没有起到防止作用。

3. 擅自变更计划,给这起行车事故埋下了隐患。调车区长没有调车组的工作经历,对调车作业环节不熟悉,对现场线路特点不掌握,编制的调车作业计划不合理,没有为现场调车作业提供方便,致使调车长在作业中临时自行制定计划,并且没有重新填写调车作业通知单,违背《行规》第 80 条第三款“调车指挥人自行制定计划超过三钩时要重新填写调车作业通知单发给有关人员”的规定。致使制动员误以为“机车马上就来挂了”,而盲目提前松开手制动机并通知货运员撤除防护脱轨器,从而导致了事故的发生。

4. 车辆溜逸后采取措施不当。当调车长发现车辆溜逸后,在尾部抓上最后一辆棚车的二位端,发现没有手制动机(手制动机在一位端)无法实施制动,跳下车辆后没有再采取其他方式及时通知车站信号楼采取措施,致使车辆越溜越快,到安全线处,前端第一辆车颠覆侵入上行线,与 K340 次列车发生侧面冲突。

三、管理原因分析

1. 安全专项整治流于形式。2004 年以来,按照铁路部的要求,路局先后下发了两个关于安全生产专项整治

的文件,对车辆防溜工作提出了具体要求,并细化整治项点,确定了整治措施,规定了整治完成时间,分别明确了主管领导、分管部门及相关责任人。但是到事故发生时止,这项工作进行的不彻底,存在着死角死面。

2. 防溜工作阶段性攻关组织不力。2004 年以来,全局吸取以往车辆溜逸的教训,采取了阶段性的攻关措施,但由于哈尔滨分局、哈尔滨站的各级干部重视不够、组织不力,各项安全措施没有很好地落实,作业中的违章问题没有得到有效控制。

3. 干部作风不实,对重点、关键问题不能一抓到底。哈尔滨站哈西专用线溜车,历史上是有教训的,曾在 1993 年 1 月 4 日和 12 月 28 日先后发生了两起哈西专用线停留车溜入站内上安全线脱轨事故。两起事故与这起事故发生在同一地点,属于同一类型,都发生在夜间作业中。虽然车站、分局、路局都把这一地点的防溜工作作为了安全控制的关键点,制定了措施,提出了许多要求。但是,路局、分局两级领导没有亲自检查落实,没有一抓到底,路局有关部门也没有跟踪检查,致使各项措施落空了。从中暴露了在抓安全工作中存在的“要求了就等于落实了”的问题,这是工作作风不实的突出表现。

4. 干部作用不强,安全逐级负责制没有落到实处。这起事故中,尽管有运转车间干部跟机车到哈西专用线监控调车组现场作业,但却没有盯住安全关键点,没有起到监控作用。从哈尔滨站 2004 年 1~10 月份检查发现的 3 001 件“两违”信息看,防溜问题仅发现 4 件,其中客

技站 1 件,北区 3 件,而哈西专用线区 7 月份以来无一件“两违”信息,更无有关防溜违章作业的信息。反映出干部在工作上的漏洞。

5. 系统专业管理不到位。2004 年 6 月 1 日哈局运输处虽然下发了 0601—2 号电报“提速区段调车作业安全控制措施”,明确要求“衔接正线、到发线无隔开设备的线路停留车辆时,一律采取手制动机、铁鞋双止轮”;“凡与正线、到发线衔接而无隔开设备的线路调车作业时,必须由值班站长以上干部进行现场监控”;“提速区段各站衔接正线、到发线的其他线路,没有隔开设备一律禁止手推调车作业”。但运输处跟踪检查落实不到位,负有系统管理责任。运输分处、哈尔滨站对于运输处提出的中信号与调车组电台频率不一致,与现场联系不上的问题,要求运输分处在分局管内调整一部多频区控器配备到哈尔滨站中信号,确保哈尔滨站中信号与调车机的联系,运输分处却没有及时解决这一问题,运输处也没有跟踪检查落实,最终导致有可能用电台及时防止的这起事故而没有防止,造成了严重后果。运输分处、运输处专业管理责任不到位。

6. 在安全信息利用上失责。2004 年以来,哈局车务系统作业事故不断,特别是哈分局发生过专用线溜车险情。车务系统对这些重要信息虽然组织了分析,查摆了原因和教训,并提出了整改措施和要求,但检查指导不力,跟踪落实上失责。

7. 基础管理工作不实。自 2004 年“4.18”全路第五

次大面积提速调图以来,运输安全工作出现了许多新情况、新特点、新变化。通过剖析哈尔滨站这起事故,哈局运输处对车务系统安全基础管理工作上的新问题估计不足、分析不透、研究不到位。通过近几年的调整,哈尔滨站在哈枢纽中的运输作业性质发生了较大变化,已经从过去的编组站变为区段站;从调车上看,已经从过去的解编作业为主变为取送车作业为主,衔接正线、到发线的岔线调车作业侵入接发列车进路的安全问题已经成为哈尔滨站运输安全的主要矛盾。而哈西专用线连接站内设立的安全线上一旦发生车辆脱轨问题,对哈长干线提速列车安全带来新的严重隐患,没有深入研究,没有制定有效的防范措施。安全线已不能完全起到安全作用的问题没有得到及时发现。

8. 没有抓住现场作业的关键。哈尔滨站这起事故,其直接原因就是职工现场作业有章不循、盲目乱干,监控干部失去现场作业监督作用。深刻分析管理层原因,根源是抓不住现场作业的主要矛盾和安全关键环节,安全检查浮在表面,发现问题满足在完成工作定量的低水平,解决问题停留在组织交班、召开会议、发通报,致使现场安全关键控制点名存实亡。

四、事故责任

责任单位:哈尔滨站。

五、对有关人员的处理

1. 给予哈尔滨站制动员开除路籍,留路察看 2 年处分。