



SHINIAN QUANLU
GONGWU XINGCHE
ZHONGDA DASHIGU FENXI

铁道部运输局基础部 编

十年全路工务行车 重大、大事故分析

中国铁道出版社

前 言

随着铁路改革的深入发展及全面提速战略的实施，工务部门将会在线桥结构、技术管理中不断加大技术含量，以确保铁路行车安全。为使全路工务职工以史为鉴，吸取以前的事故教训，进一步做好工务安全工作，铁道部运输局基础部编写了《十年全路工务行车重大、大事故分析》（以下简称《分析》）一书。《分析》共汇集整理了自1989年1月1日至1998年12月31日十年间全路工务部门的90件行车重大、大事故。这些事故既有因设备原因，如钢轨等级与运能运量不匹配造成的断轨事故，也有因养护维修工作跟不上，设备质量、状态不合格造成的设备病害事故；既有因无法抗拒的自然灾害引起的事故，也有因人为的违章作业、盲目施工造成的事故。认真地分析、研究以往的事故教训，对照本单位安全工作中的漏洞，制定行之有效的防范

措施，将会对工务部门的基础工作、安全工作起到巨大的推动作用。

真切地希望工务部门全体干部、职工认真读一读这本《分析》，真正从中吸取教训，并结合本单位安全工作的实际情况，“举一反三”，深刻反思，抓住当前工务安全工作中的薄弱环节，强化基础工作，在加强职工“预防为主，安全第一”安全意识的同时，加强职工素质及技术业务的培养提高，杜绝违章、违纪现象，开创稳定的安全生产新局面。

卢祖文

2000年4月12日

卢祖文：铁道部运输局副局长 基础部主任 高级工程师

编 者 的 话

本书收集、整理、汇编了铁路工务部门在过去的十年里发生的所有责任、非责任行车重大、大事故，真实地反映了发生事故的经过，客观地分析了发生事故的原因，目的是通过不同的事故案例，从各个方面、不同的安全角度提高全体从事铁路工务工作人员的安全意识，以深刻的事故教训为工务部门广大干部、职工敲响警钟，从而避免和减少行车重大、大事故的发生，确保铁路运输生产的安全稳定。

本书由铁道部运输局基础部李文泽编写，由侯德杰全面审核。编写过程中得到有关铁路局工务处及有关人士的大力支持帮助，在此表示感谢。

目 录

一九八九年

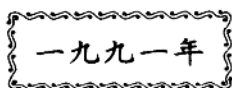
1. 成都局成昆线乃托至铁西间 1334 次货物
列车本务机车脱轨重大事故 1
2. 上海局陵口站 305 次旅客列车脱轨大事故 3
3. 郑州局襄渝线文畷至黄家营间 1608 次货物
列车脱轨颠覆重大事故 4
4. 郑州局焦柳线北召店至南召间 183 次旅客
列车脱轨重大事故 5

一九九〇年

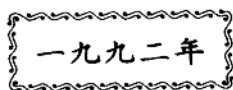
1. 北京局京通线窑上至张百湾间无 1357 次货物
列车脱轨颠覆重大事故 7
2. 北京局太焦线佛峪至红崖间张庄 1 号隧道内
3178 次货物列车脱轨颠覆重大事故 9
3. 济南局磁东线新汶至大协间 868 次货物列车
脱轨颠覆重大事故 10
4. 沈阳局梅集线郑家堡至柳河间 878 次货物
列车脱轨颠覆重大事故 12

5. 北京局京通线金沟屯至滦河沿间 135 次 旅客列车脱轨重大事故	13
6. 成都局襄渝线流溪场至临巴溪间轨道车 追尾冲突重大事故	14
7. 郑州局陇海线贺家庄至张家湾间 1901 次 货物列车脱轨颠覆重大事故	16
8. 成都局成昆线长河坝至乌斯河间 1066 次 货物列车脱轨重大事故	18
9. 郑州局焦柳线斑竹铺至双河间 2705 次货物 列车脱轨颠覆重大事故	20
10. 成都局成昆线黑井至甸心间 5271 次货物 列车脱轨重大事故	21
11. 郑州局陇海线太要至豫灵间 302 次旅客 列车脱轨颠覆重大事故	22
12. 北京局石太线坡头至赛鱼间无 1498 次货物 列车脱轨颠覆重大事故	23
13. 成都局湘黔线大石板至大坳间 1972 次货物 列车脱轨重大事故	25
14. 成都局贵昆线新平坝至天龙间 3143 次货物 列车脱轨重大事故	27
15. 成都局宝成线白马关至罗江间 1202 次货物 列车脱轨重大事故	28
16. 成都局襄渝线西永至梨树湾中梁山隧道内 1409 次货物列车脱轨重大事故	30
17. 北京局太岚线扫石站 3906 次货物列车脱轨 颠覆重大事故	31

18. 成都局川黔线新罗村站 2086 次货物列车	
脱轨重大事故	32

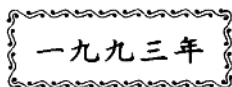


1. 兰州局青藏线关角隧道 3434 次货物列车	
脱轨重大事故	34
2. 广州局焦柳线新凤凰至大龙村间 3151 次	
货物列车脱轨重大事故	35
3. 北京局石太线岩会站列车侧面冲突重大事故	37
4. 成都局湘黔线桐木寨至凯里间 3163 次	
货物列车颠覆重大事故	40
5. 呼和浩特局京包线义丰至卓资山间无 1259 次	
货物列车脱轨颠覆重大事故	41
6. 哈尔滨局图佳线阎家至湖南营间 1603 次	
货物列车颠覆重大事故	42
7. 沈阳局新义线阜新至东梁间 3158 次货物	
列车脱轨颠覆重大事故	44
8. 成都局成昆线越西至铁西间 1133 次货物	
列车脱轨重大事故	45
9. 广州局焦柳线连山至太阳坪间 1824 次	
货物列车脱轨重大事故	47



1. 沈阳局魏塔线大徐屯至串子沟间 3141 次	
--------------------------	--

货物列车脱轨重大事故	49
2. 郑州局陇海线孔集至宁陵间 54 次旅客列车 脱轨重大事故	50
3. 广州局广深线南岗至新塘间 82 次旅客列车 脱轨重大事故	52
4. 沈阳局京通线黄家店至朝阳地间 1653 次 货物列车脱轨颠覆重大事故	53
5. 兰州局包兰线长流水至孟家湾间 1910 次 货物列车脱轨颠覆重大事故	55
6. 上海局外福线古田至樟湖板间 392 次旅客 列车脱轨重大事故	56
7. 郑州局宝成线徽县至虞关间 1103 次货物 列车脱轨重大事故	58
8. 郑州局陇海线张阁庄至虞城县间 1642 次 货物列车脱轨重大事故	59
9. 兰州局青藏线岳家村至巴燕间 084 次货物 列车脱轨颠覆重大事故	60
10. 兰州局陇海线骆驼巷至桑园子间 446 次 旅客列车脱轨重大事故	63



1. 郑州局襄渝线大竹园至大米溪间 2605 次 货物列车脱轨颠覆重大事故	65
2. 上海局津浦下行线连城至新马桥间 1415 次 货物列车脱轨颠覆重大事故	67

3. 成都局成昆线九里至沙湾间 1922 次货物
列车脱轨颠覆重大事故 68
4. 柳州局黎湛线雅桥至仁东间 1601 次货物
列车脱轨颠覆重大事故 70
5. 广州局京广上行线罗家渡至土岭间 1752 次
货物列车脱轨颠覆重大事故 72
6. 哈尔滨局绥佳线桃山站工程轨排车调车
脱轨重大事故 73

一九九四年

1. 哈尔滨局滨绥线九江泡至一面坡间 1150 次
货物列车脱轨颠覆重大事故 75
2. 哈尔滨局滨洲线伊列克得至西岭口间 101 次
旅客列车脱轨重大事故 76
3. 成都局川黔线赶水至岔滩间 1513 次货物
列车脱轨颠覆重大事故 77
4. 成都局成昆线凉红至苏雄间 3112 次货物
列车脱轨颠覆重大事故 78
5. 柳州局黔桂线都街至东江间 1043 次货物
列车脱轨重大事故 79
6. 成都局黔桂线大坪至京寨间 1415 次货物
列车脱轨重大事故 81
7. 柳州局湘桂线幽兰至新村间 1207 次货物
列车脱轨重大事故 82
8. 郑州局陇海线伯阳站内 127 次旅客列车

脱轨重大事故	83
9. 成都局川黔线石门坎至岔滩间 2092 次货物 列车脱轨颠覆重大事故	85
10. 北京局京通线下河至古北口间 1651 次货物 列车脱轨重大事故	87
11. 郑州局陇海线胡店站内 1809 次货物列车 脱轨颠覆重大事故	88

一九九五年

1. 柳州局湘桂线屯里至长岗岭间 2407 次 货物列车脱轨颠覆重大事故	90
2. 郑州局郑州南站站内道口 01413 次货物 列车脱轨颠覆重大事故	91
3. 北京局京山线杨村站 311 次旅客列车 脱轨重大事故	93
4. 郑州局宝成线军师庙至大滩间 2506 次 货物列车脱轨重大事故	94
5. 成都局宝成线二郎庙至后坝间 1225 次 货物列车脱轨颠覆重大事故	96
6. 成都局成昆线小高至乐跃间 4021 次重联 单机脱轨重大事故	97
7. 济南局蓝烟线龙盘山至前店间 2410 次 货物列车颠覆重大事故	98

一九九六年

1. 郑州局宝成线红花铺至黄牛铺间 186 次
旅客列车脱轨重大事故 101
2. 郑州局襄渝线冷水滩至麻虎间 1606 次
货物列车脱轨重大事故 102
3. 北京局京山线滦河大桥 1233 次货物
列车脱轨颠覆重大事故 104

一九九七年

1. 北京局邯长线水洋至常村间 719 次旅客
列车机车脱轨重大事故 106
2. 济南局陇海线虞城县至李新集间 7650 次
货物列车脱轨重大事故 107
3. 北京局京秦线曹东庄至抚宁间 2839 次货物
列车脱轨颠覆重大事故 109
4. 昆明局盘西 I 支线火铺至红果间 2502 次
货物列车脱轨颠覆重大事故 111

一九九八年

1. 广铁集团公司广深线广州东至广州间 5018 次
单机脱轨颠覆重大事故 113
2. 广铁集团公司京广线梅村站内 8602 次

货物列车脱轨颠覆重大事故	115
3. 柳州局黎湛线马坡至米场间 461 次旅客	
列车脱轨重大事故	117
4. 南昌局武九线瑞昌至新塘铺间 2185 次	
货物列车脱轨颠覆重大事故	118
5. 广铁集团公司京广线云溪至岳阳北间	
8833 次货物列车脱轨颠覆重大事故	120
6. 广铁集团公司焦柳线江口至通道间 2835 次	
货物列车脱轨颠覆重大事故	121
7. 成都局成昆线蒲坝至永郎间 165 次旅客	
列车机车脱轨重大事故	123
8. 成都局贵昆线木嘎至田坝间 613 次旅客	
列车机车脱轨重大事故	125
9. 柳州局湘桂线芦村至露圩间 3006 次货物	
列车脱轨颠覆重大事故	126
10. 柳州局焦柳线程祥至富用间 2833 次货物	
列车脱轨颠覆重大事故	127
11. 成都局湘黔线镇远至大石板间 1913 次	
货物列车脱轨爆炸重大事故	129
12. 郑州局武九线浮屠街至大箕铺间 3088 次	
货物列车脱轨颠覆重大事故	131
13. 成都局湘黔线皂角坪至羊坪间 1923 次	
货物列车脱轨重大事故	132
14. 成都局湘黔线羊坪至青溪间 5623 次	
轨道车组脱轨重大事故	133
15. 济南局石太线娘子关至程家 3133 次	

货物列车脱轨颠覆事故	134
16. 呼和浩特铁路局京包线堡子湾至孤山间 564 次旅客列车脱轨重大事故	135
17. 柳州局黔桂线南丹至关尚间 4114 次货物 列车脱轨颠覆重大事故	137
18. 郑州局陇海线潼关至太要间 364 次旅客 列车脱轨重大事故	138
附：1989 年至 1998 年全路工务行车重大、大事故	
汇总表 (1)	139
1989 年至 1998 年全路工务行车重大、大事故	
汇总表 (2)	插页

一九八九年

1. 成都局成昆线乃托至铁西间 1134 次 货物列车本务机车脱轨重大事故

事故概况：

1989 年 2 月 24 日，成都局西昌工务大修队三分队在成昆线乃托至铁西间 K368 + 750 ~ K369 + 300 大修换轨施工。工长袁友金负责利用列车间隔在 K369 + 260 处组织单根抽换钢轨作业。时至下午，气温升高，两端钢轨因热胀有所伸长，由于事先未认真丈量配轨，新轨上道后才发现长 20 mm。15 时左右，乃托车站驻站联络员用电话通知成都端防护员“1134 次从铁西站开过来了。”成都端防护员紧接着用电话通知施工地点防护员唐晓平，唐马上告诉现场工长袁友金。唐见钢轨还未接上，主动对工长说：“我到前面去打慢行。”袁答：“对！对！你赶快去。”袁组织民工调整轨缝，以为可以拨进新轨，但最后仍差 4 mm，无法拨进，于是又决定将新轨抽下，换上一根旧的缩短轨。接上了乃托端，铁西端才拨到铁垫板外口处还未接上，发现 1134 次列车已驶出铁马隧道，距施工地点仅 200 m，袁慌忙叫工人下道，自己向来车方向跑去，显示停车手信号。1134 次列车速度为

50 km/h, 司机突然发现左侧距施工地点 140 m 处防护员出示黄色手信号, 紧接着又见距施工地点不远处有人跑出来显示红色停车信号, 便立即采取紧急制动措施。由于距离太近, 且处于半径为 450 m 的 13‰ 下坡道上, 15 时 12 分, 1134 次机车 (东风型 1729 号) 驶上尚未接上的钢轨接头, 造成前 5 个轮对脱轨。

经救援, 25 日 1 时 25 分将脱轨机车起复, 2 时 42 分开通线路, 中断正线行车 11 小时 30 分钟。

此次事故造成机车小破 1 台, 损坏木枕 10 根, 影响客车 4 列, 影响货车 20 列。

原因分析:

(1) “安全第一”的思想没有落实, 使现场施工不能摆正安全和任务的关系。在任务重、封锁点紧的情况下, 为抢任务而不顾安全, 把成段大修换轨化整为零进行单根抽换, 严重违章, 随意将分队长为施工负责人的岗位职责下降到由工长负责。

(2) 施工现场管理混乱, 不按审定的施工计划组织施工, 没有认真地进行换轨测量, 致使施工过程中钢轨无法拨接, 造成钢轨不能合龙。

(3) 严重违反《铁路工务安全规则》, 利用列车间隔拆断线路施工不按规定向车站值班员办理承认手续, 也不按规定设置停车信号防护。距施工地点两端 800 m 处无专职防护员, 没设响墩, 没插停车信号牌, 施工负责人又不了解、掌握列车运行情况, 实属违章蛮干。

从这次事故中应吸取的教训是, 铁路分局必须做好运输

与施工的协调配合工作，运输部门要保证施工“天窗”的兑现，不得随意占用；施工单位必须按审定的方案、规定的程序申请施工，并按时开通线路，不得违章蛮干，以保证运输、施工两兼顾，同时确保行车安全。

2. 上海局陵口站 305 次旅客列车脱轨大事故

事故概况：

1989 年 7 月 14 日 14 时 50 分，305 次旅客列车由沪宁线陵口站 3 道发车。14 时 52 分行至 3 道附带曲线处，行李车前台车脱轨，运转车长拉阀停车。经起复抢修于当日 17 时 30 分开通线路。

此次事故造成行李车甩车 1 辆。

原因分析：

事故发生当天，镇江工务段陵口养路工区在陵口站 3 道进行轨道养护维修作业。作业地段为 25 m 轨普通线路，轨缝偏小。作业中起道量达 20~25 mm，没有调整好轨缝，造成钢轨接头连续瞎缝。捣固作业中程序简化，没有进行八面捣固，只捣四面镐。起道捣固后石碴回填不足，在作业范围内有 2/3 的枕木盒内只回填了 1/3 的石碴。

时值炎热夏季，当日气温急剧上升，事故发生时轨温已达 53℃，从当天 7 时 43 分开始作业起到 14 时 52 分 305 次客车发生脱轨时，长达 7 小时 07 分钟无列车运行碾压，使

道床横向阻力不能逐步得到恢复，因而横向阻力大幅度下降，引起胀轨跑道，附带曲线矢度达 52~59 mm，导致第一趟列车 305 次客车行李车发生脱轨。

3. 郑州局襄渝线文畷至黄家营间 1608 次货物列车脱轨颠覆重大事故

事故概况：

1989 年 10 月 16 日，1608 次货物列车编组 54 辆，总重 3 187 t，由韶山₃ 型 0156 号机车牵引，7 时 25 分从襄渝线文畷站通过，运行至文畷至黄家营间 K37+913 处，机后第 37 位空油罐车辆第一台车第 2 位轮对左轮在曲线下股脱轨。7 时 34 分，列车通过黄家营站时，脱轨轮对轧弯 4 号道岔第一连接杆，使道岔呈四开状态，随即造成机后第 37~54 位车辆及 3 道存留车 1 辆脱轨颠覆。经救援、起复、抢修，于当日 15 时 58 分开通线路，中断正线行车 8 小时 24 分钟。

此次事故造成车辆报废 5 辆、大破 1 辆、中破 9 辆、小破 4 辆，损坏线路 300 m，损坏 P50 钢轨 12 号道岔 1 组，砸断电力接触网软横跨支柱 2 根。

原因分析：

事故地段系 1972 年铺设的 50 kg/m 钢轨，木枕地段，1988 年年末累计通过总重已达 2.86 亿 t，线路钢轨、轨枕病害较多。对这样的线路，六里坪工务段本应加强线路维修，整治病害，以保证行车安全，但该工务段对线路养护工