2000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
2001年·北京

需要全本请访问 www.ertongbook.com

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

本书为 2000 年全路行车事故案例汇编。分为运输、机务、工务(含工程)、电务、其他部门共五个部分。计有行车事故案例 53 件,其中行车重大、大事故 12 件,行车险性事故 41 件。事故案例基本上由事故概况、原因分析、事故责任及处理、采取措施四部分内容组成。案例范围广、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

2000 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,2001.6
ISBN 7-113-04199-X

Ⅰ.2… Ⅱ.铁… Ⅲ.铁路运输 - 行车事故 - 案例 - 汇编 - 中国 - 2000 Ⅳ.U298.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 036371 号

书 名:2000 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 编辑部电话:路电(021)73084,市电(010)63223084
封面设计:李艳阳
印 刷:中国铁道出版社印刷厂
开 本:850×1168 1/ 32 印张:3 字数:50 千
版 本:2001 年 9 月第 1 版 2001 年 9 月第 1 次印刷
印 数:1～105 000 册
书 号:ISBN 7-113-04199-X/ U·1151
定 价:6.00 元

版权所有 盗印必究
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。
联系电话:路电(021)73169,市电(010)63545969

目　录

第一部分　运输部门

1. 陇海线 398 次旅客列车火灾重大事故 …… 1
2. 洛阳站向占用线接入旅客列车险性事故 …… 2
3. 北黑线龙镇站向占用区间发车与区间停留列车冲突险性事故 …… 5
4. 襄渝线三汇镇站向占用区间发出列车险性事故 …… 7
5. 满洲里站 19 次国际旅客列车调车脱轨险性事故 …… 9
6. 皖赣线乐平市站关闭折角塞门开出列车险性事故 …… 11
7. 黔桂线改貌站未准备好进路接车险性事故 …… 12
8. 大郑线 1753 次货物列车脱轨险性事故 …… 14
9. 新丰镇车站未准备好进路接车险性事故 …… 15
10. 水大支线 5159 次列车脱轨险性事故 …… 18
11. 湘黔线羊坪站向占用线接入列车险性事故 …… 19
12. 黔桂线 2414 次货物列车分部运行,遗留车列

溜逸与前行列车冲突险性事故 …… 21
13. 丰沙线 2435 次货物列车分部运行,遗留车辆
溜逸与后续列车冲突险性事故 …… 23
14. 停留车辆溜入历城站险性事故 …… 25

第二部分 机务部门

15. 滨绥线 D63 旅客列车脱轨重大事故 …… 27
16. 大郑线十家子站车辆溜逸险性事故 …… 28
17. 新义线 4131 次货物列车与单机冲突
险性事故 …… 29
18. 滨洲线 652 次旅客列车脱轨险性事故 …… 31

第三部分 工务(含工程)部门

19. 湘黔线 1909 次货物列车脱轨重大事故 …… 33
20. 兰新线 X295 次行包快运专列脱轨、颠覆
重大事故 …… 35
21. 石太线 1576、1545 次货物列车颠覆、脱轨
重大事故 …… 37
22. 黔桂线 2410 次货物列车脱轨重大事故 …… 39
23. 京广线 2767 次货物列车脱轨重大事故 …… 41
24. 京九线 K860 次旅客列车脱轨重大事故…… 47
25. 滨洲线 4807 次货物列车脱轨险性事故 …… 49
26. 贵昆线 3605 次货物列车脱轨险性事故 …… 50
27. 外福线 2918 次货物列车脱轨险性事故 …… 51
28. 绥佳线 5707 次路用列车脱轨险性事故 …… 52

29. 京包线 T373 次货物列车脱轨险性事故…… 53
30. 成昆线 4145 次货物列车脱轨险性事故 …… 55
31. 黔桂线 2428 次货物列车脱轨险性事故 …… 56
32. 泉林站 K51 次旅客列车刮撞施工滑轨
险性事故 …… 58

第四部分　电务部门

33. 京包线民族站有 4173 次货物列车未准备好
进路接车险性事故 …… 59
34. 武昌南站 04978 次货物列车脱轨险性
事故 …… 60

第五部分　其　　他

35. 浙赣线老关站 60 次特快旅客列车脱轨
重大事故 …… 62
36. 焦柳线 2824 次货物列车脱轨重大事故 …… 63
37. 兰新线 L360 次旅客列车火灾重大事故 …… 65
38. 宝成线 8 次特快旅客列车火灾大事故 …… 67
39. 沈山线 8121 次货物列车脱轨
险性事故 …… 68
40. 长滨线 2827 次货物列车脱轨险性事故 …… 69
41. 长大线 S615 次货物列车脱轨
险性事故 …… 70
42. 哈长线 2837 次货物列车脱轨
险性事故 …… 71

需要全本请访问 www.ertongbook.com

43. 京沪线 2390 次货物列车脱轨险性事故 …… 72
44. 长大线 1863 次货物列车脱轨
险性事故 …… 72
45. 沈山线 3005 次货物列车脱轨
险性事故 …… 73
46. 平齐线 5701 次货物列车脱轨险性事故 …… 74
47. 四梅线 4132 次货物列车脱轨险性事故 …… 75
48. 滨北线 1309 次货物列车脱轨险性事故 …… 76
49. 滨北线平 1 次货物列车脱轨险性事故 …… 77
50. 滨北线 1325 次货物列车运行中刮坏技术设备
险性事故 …… 78
51. 沈吉线 8854 次货物列车脱轨险性事故 …… 79
52. 成昆线 8653 次货物列车脱轨险性事故 …… 80
53. 陇海线 28010 次货物列车脱轨险性事故 … 81

附件 1 沈阳局关于空车脱轨的安全防范
措施 …… 84
附件 2 对《沈阳局关于空车脱轨的安全防范措施》
的编者意见 …… 86

编后语 …… 87

第一部分　运输部门

陇海线398次旅客列车火灾重大事故

一、事故概况

2000年10月5日21时40分,银川分局银川客运段银沪一组担当的银川—上海西398次旅客列车,行至西安分局陇海上行线咸阳站Ⅱ道进站前,机次9位CA_{23}92157着火,21时42分列车进咸阳站Ⅱ道停车,当时在餐车上的列车长、乘警长、餐车长、厨师长等奋力扑救并与咸阳站职工共同组织灭火,积极疏散旅客,于22时40分将火扑灭,餐车CA_{23}92157烧损报废,原列398次客车欠编连挂后,23时10分恢复运行。影响本列1小时28分;无旅客和乘务人员伤亡,直接经济损失77.9万元。构成旅客列车火灾重大事故。

二、原因分析

值班炊事员在餐车开乘务饭炒菜时,违反作业程序和中华人民共和国铁路行业标准TB/ T2621—95《铁路旅客运输餐营作业规范》第四项第五款"运行中油炸食物、过油,使用列车运行前方第一个灶眼,油量不超容器容量的三分之

一,做到坚守岗位,有防火措施”的规定,向炒瓢内倒入食油约 700 克加温,而后从事拿葱、切葱工作,当发现炒瓢内食用油冒烟后,即用抹布垫在炒瓢把上端起炒瓢,由于列车进站减速,车辆晃动,不慎将炒瓢倾斜,油溅入炉灶眼、灶台面及地板上起火。又因组织灭火不力,缺乏灭火经验,致使餐车烧损报废,构成旅客列车火灾重大事故。

三、事故责任

责任单位:银川分局银川客运段。

四、采取措施

1 深刻吸取教训,认真反思整改,细化安全检查,确保安全措施到位。

2 加大安全投入,彻底改造运用餐车的木制柜等易燃处所,配置防火毯,增加灭火器数量,调整置放位置。

3 强化职工培训,提高技术业务素质和作业人员非正常情况下处理问题的能力,扎扎实实抓好全方位卡控,全员全过程管理,防止同类事故的发生。

洛阳站向占用线接入旅客列车险性事故

一、事故概况

2000 年 4 月 14 日 7 时 33 分,郑州机务段 $SS_7$0002 号机车牵引 433 次旅客列车(编组 20 辆,总重 1 075 吨,计长 45.2)通过洛阳东站新场Ⅰ道出站时,司机发现前方进路上有停留机车,立即采取措施,于 7 时 34 分停于

K690 + 60 处,越过新场下行Ⅰ道出站信号机 130 米,与该进路上停留的 $SS_4$6032 号机车相距 71 米。构成旅客列车险性事故。

事故经过:4 月 14 日 6 时 41 分,月山机务段 $DF_4$0169 号机车牵引 389 次旅客列车进洛阳东站客场 4 道停车,6 时 43 分摘机,7 时 02 分进新场 5 道停车,7 时 09 分停于 D_{14}信号机前 20/ 40 *WG*(无岔区段),等待入折返段。$SS_4$6032 号机车牵引 2773 次货物列车于 7 时 10 分进入新场 3 道停车,摘机后,7 时 11 分车站排调车进路,亦进入 20/ 40 *WG* 准备入库。$SS_4$6032 号机车在行至 K690 + 131 处,因行人抢道于 7 时 12 分紧急停车。7 时 12 分开放了 D_{14}信号,前台 $DF_4$0169 号机车 7 时 12 分动车,于 7 时 15 分入库。信号楼控制台下行正线 20/ 40 *WG* 光带消失,洛阳东站值班员认为两台机车已经入库,于 7 时 27 分布置开放 1 道信号,信号员确认进路、区间空闲,洛阳车站进站信号已经开放后,就开放了旅客列车 433 次 1 道出站信号,433 次行至下行正线 K689 + 700 处,司机发现下行正线上停有机车,立即采取紧急制动停车。

二、原因分析

1 造成此次事故的主要原因是在有机车占用,轨道电路不能正确显示的情况下,开放了通过信号。$SS_4$6032 号机车在 20/ 40 *WG* 处紧急制动过程中,机车自动撒砂在机车轮对踏面与轨面间形成砂垫层,造成轨道电路分路不良,信号楼控制台 20/ 40 *WG* 没有红光带,轨道电路不能正确显示机车占用,在下行正线有机车占用的情况下,开放了 1 道的 433 次出站信号。

2 .车站值班员、信号员在控制台光带消失后,在没有布置两台机车连接入库的情况下,没有进一步确认,臆测认为两台机车自行连接均已入库,没有发现 20/ 40 *WG* 仍停留一台机车,办理了 433 次发车进路,致使本该发现而未发现轨道电路显示与机车占用不一致,可以防止而未防止这次事故的发生,是造成该次事故的重要原因。

三、采取措施

1 .对全局的机车砂管撒砂量,均按照铁道部有关规定进行检查,并调整至标定的范围之内。

2 .在单机运行中,使用非常制动停车后,要求司机在尽可能的情况下,将机车稍许移动,如特殊情况不能移动时,在车站作业,必须报告车站机车停车位置;在区间司机应使用无线列调及时通知后方车站和续行列车,报告停车位置和停车原因。

3 .各车站要对《站细》关于“ 机车出入段的办法 ”的条文进行审核,要明确机车出入段作业的范围。各站在办理机车摘挂作业和机车出入段作业时,应严格执行《行规》79 条第四款“ 机车出入段及在一条走行线上需要跟踪放行时,只准放行 2 台次,天气不良、能见度不足 200 米时,严禁跟踪 ”的规定,严禁在办理机车摘挂作业时跟踪放行机车,特别是在正线上跟踪放行机车。

北黑线龙镇站向占用区间发车与区间停留列车冲突险性事故

一、事故概况

2000 年 7 月 9 日,绥化机务段北安分段 DF_{7D}3046 号机车担当 4184 次列车牵引乘务(编组 26 辆,总重1 434吨,计长 30.9),龙镇站开车后由于机车电机故障造成机故,于 2 时 30 分停在北黑线龙镇—沾河间 K60 + 027 处。2 时 51 分故障处理完毕后,继续运行约 200 米左右,机车又发生故障,司机再次停车。在停车过程中,听到有人呼叫 4184 次停车,同时道口员跑过来通知说列车尾部车辆脱线,4184 次列车于 2 时 53 分停在 K59 + 731 处。

此前的 2 时 40 分,北安工务段驻龙镇站联络员,向车站请求按方案封锁区间施工。分局行车调度员、龙镇站值班员没有确认区间是否空闲,就准许 5702 次轨道车推一辆平板车由龙镇站 4 道开车进入区间,于 2 时 49 分与在区间停留的 4184 次尾部相撞。造成 4184 次机后第 26 辆 N_{17} 5063177 后台车脱轨,轨道车拖车后台车脱轨;北安工务段搭乘去区间作业的人员重伤 2 人,轻伤 22 人;中断正线行车 1 小时 51 分。构成列车冲突险性事故。

二、原因分析

1 .龙镇站值班员发出 4184 次后离岗睡觉,让助理值班员低职代高职越权指挥行车。助理值班员没有确认区

需要全本请访问 www.ertongbook.com

间是否空闲,也没有接到沾河站 4184 次到达的通知,便盲目根据工务驻站联络员的口头请求,向调度员要施工命令;在接到分局调度只有命令号和往返车次的简单命令后,填写了早已准备好的调度命令,违章交给驻站联络员转送司机;5702 次开车时没有显示发车信号,只用无线列调呼喊司机开车。这是造成这起险性事故的直接原因。

2 .分局行车调度员没有确认区间空闲就发布了 1103 号令,命令没有具体内容,没有按规定下达给沾河站,使 5702 次提前进入区间有了凭证。分局行车调度员违章指挥是造成这起事故的主要原因。

3 .5702 次轨道车司机出乘没带信号旗和信号灯,发车时没按发车人员的发车信号开车,运行中没有认真望。严重违章作业是造成这起事故的重要原因。

4 .4184 次司机、副司机、运转车长在发生机故、列车被迫停车后,没按规定向两端车站报告。这也是造成这起险性事故的重要原因。

三、事故责任及处理

主要责任单位:北安联营车务段、哈尔滨分局调度所。

重要责任单位:北安工务段、北安车务段、绥化机务段北安分段。

事故处理:龙镇站当班值班员、助理值班员,分别给予开除路籍留路察看 2 年处分;分局行车调度员给予撤职处分,调离分局机关。

四、采取措施

1．
觉、轮流坐庄、低职代高职、作业不出场等严重的违章违纪现象。

2 加强调度指挥日常检查工作。分局调度所要加大规范调度命令、施工行车组织的安全指挥、管理控制的力度。调度命令检查昼间由主任负责;夜间通过录音记录装置严格抽查把关。

3．
棋”思想，做好“结合部”间的安全防范，消除死角，堵塞漏洞。

襄渝线三汇镇站向占用区间发出列车险性事故

一、事故概况

2000 年 7 月 18 日 15 时 26 分,重庆分局襄渝线三汇镇站,在农乐—三汇镇区间有车的情况下,擅自同意闭塞,接入 5609 次轨道车。构成向占有区间发出列车的险性事故。

二、原因分析

北碚供电段三汇镇接触网工区计划在三汇镇—农乐站间停电检修接触网。14 时 14 分，三汇镇站车站值班员在未与行调、邻站联系，既无调度命令，也未与邻站办理闭塞的情况下，擅自同意接触网工区轨道车出站进

入区间作业。当时信号员在睡觉，值班员自行开放了 1 道调车信号，通知接触网工区驻站人员和轨道车司机凭调车信号进入区间，16 时前返回。车站值班员未通知助理值班员区间有车，并叫其上信号楼监听电话，之后开始睡觉。15 时 19 分，农乐站向三汇镇站请求 5609 次（轨道车）闭塞，助理值班员擅自同意了闭塞，信号员醒后也未确认，便办理了接车闭塞。5609 次于 15 时 26 分从农乐站通过后，司机立即呼叫三汇镇站，呼叫声惊醒了车站值班员，他便紧急呼叫接触网工区轨道车立即返回车站。接触网工区轨道车于 15 时 28 分返回，5609 次于 15 时 32 分进入三汇镇站。重庆分局调度所广达台调度员得知三汇镇接触网工区轨道车要进入区间，仅以口头方式同意进入区间，开路用列车 5706 次，区间折返 5707 次，违反《技规》第 230 条有关规定，未向三汇镇站、农乐站下达停止基本闭塞法的命令。

三、事故责任

责任单位：北碚车务段负主要责任，北碚供电段和重庆分局调度所负重要责任。

四、采取的措施

严格执行《技规》、《行规》关于列车占用区间的有关规定，没有行车凭证，列车严禁进入区间；助理值班员、运转车长、卸车负责人严禁发车。严格执行《技规》257 条“闭塞必须由车站值班员亲自或指示助理值班员、信号员办理”的有关规定，严禁“低职代高职”，越权指挥。严格“两纪”，杜绝当

班睡觉现象。严格执行《技规》230 条第 4 款、第 5 款,《行规》129 条第 6 款“开行区间返回列车和轻型车辆必须停止基本闭塞法,采用电话闭塞法”及《技规》287 条、《行规》127 条“区间开行路用列车卸料,应向有关车站、人员下达调度命令”的有关规定,列车调度员必须严格调度命令的发布,做到命令及时、内容标准和“一事一令”。

满洲里站 19 次国际旅客列车调车脱轨险性事故

一、事故概况

2000 年 7 月 24 日 5 时 01 分,19 次国际旅客列车(本务机车满洲里机务段 BJ1010 号;编组 17 辆,总重 1 016吨,计长 37.8)正点进满洲里站 17 道停车。按联运规定将机后第 8～10 位三辆中方车辆需甩下,19 次本务机车担当调车作业。作业计划:17 + 10、16 - 3、回 17 道本列连挂。在准备回 17 道与本列连挂时,担任前方领车的制动员在未确认 D_{120}号调车信号开放状态的情况下,盲目向调车长显示连结信号。调车长显示起动信号后,司机起动推进去 17 道连结,当前部车辆轧上正在转动的 132 号道岔时,俄方 06394 号车辆前台车上四股脱轨,致使 19 次国际旅客列车在满洲里站晚开 1 小时 54 分。构成列车脱轨险性事故。

二、原因分析

1 .制动员在作业中不确认调车信号显示状态盲目作业,违反《行规》92 条规定:“ 在平面集中联锁进路上进行调车作业时,每钩必须单独确认进路和信号显示状态。”是造成这起事故的直接原因。

2 .调车长工作不负责,工作布置不细,联系不彻底,违反《技规》214 条规定,是造成这起事故的重要原因。

3 .值班主任、车站调度员违反《行规》85 条“ 有固定调车机的车站利用本务机调车作业的规定 ”,明知利用 19 次出发本务机车担当摘挂作业不合适,却不坚决制止,也是造成这起事故的原因之一。

三、事故责任及处理

责任单位:满洲里站。

事故处理:制动员给予开除路籍留路察看 1 年处分,调车长给予撤职处分。

四、采取措施

1 .加强对关键人员、关键时间、关键车次的作业控制,消除安全隐患,提高职工遵章守纪的责任意识。

2 .干部要认真负责,坚决按章办事,严肃干部安全生产责任制和失职的责任追究,增强干部的危机感和紧迫感。

3 .结合车站实际,进一步完善《站细》,并认真组织职工学习,有效地贯彻落实到实际工作中。

皖赣线乐平市站关闭折角塞门开出列车险性事故

一、事故概况

2000年7月25日18时13分,4485次货物列车自乐平市站开出(编组36辆),18时26分通过库前站时,助理值班员发现4485次列车无列尾装置即报告行调,调度员通过甘棠站确认后,布置韩美岭站停车。经检查确认,列尾装置在机后第27位上,乐平市站加挂的9辆与前27辆未接通制动软管,构成"关闭折角塞门开出列车"险性事故。

二、原因分析

1 调车领导人(车站值班员)违反《技规》第207、210、211条规定和《行规》第39条规定,未将调车计划布置给调车长,而是交给连结员担任调车指挥人;随意变更调车计划,又不按规定传达布置;违反列尾装置使用办法,既不通知助理值班员摘挂列尾作业,也未交列尾钥匙。

2 调车长严重违反劳动纪律,明知4485次有摘挂作业,却不参加,而是忙于答写与行车工作无直接关系的试卷,违反《技规》第207、208、210和369条规定。

3 连结员违反《技规》第207条规定,越权指挥调车作业,尤其在变更计划后,未按规定重新布置传达。调车

需要全本请访问 www.ertongbook.com