2001 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

2002年·北　京

需要全本请访问 www.ertongbook

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

本书为 2001 年全路行车事故案例汇编。分为运输、机务、车辆、工务(含工程)、电务、其他部门共六个部分。计有行车事故案例 52 件,其中行车重大、大事故 13 件,行车险性事故 39 件。事故案例基本上由事故概况、原因分析、事故责任及处理、事故教训、采取措施等内容组成。案例范围广、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

2001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,2002.8
ISBN 7-113-04845-5

Ⅰ.2… Ⅱ.铁… Ⅲ.铁路运输—行车事故—案例—汇编—中国—2001 Ⅳ.U298.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 059443 号

书　　名:2001 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:李艳阳
印　　刷:中国铁道出版社印刷厂
开　　本:850×1168　1/32　印张:3.25　字数:58 千
版　　本:2002 年 9 月第 1 版　　2002 年 9 月第 1 次印刷
印　　数:1～103000 册
书　　号:ISBN 7-113-04845-5/U・1382
定　　价:6.00 元

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。

目　录

第一部分　运输部门事故案例

1. 南疆线 K883 次旅客列车脱轨重大事故 …… 1
2. 湘桂线 1337 次旅客列车火灾重大事故 …… 4
3. 焦柳线 L361 次旅客列车火灾重大事故 …… 9
4. 侯西线 2535 次旅客列车脱轨大事故…… 13
5. 京广线长沙站 T358 次旅客列车险性事故 …… 15
6. 兰新线 25058 次货物列车货物坠落刮坏行车设备险性事故 …… 20
7. 沈山线 57002 次路用列车脱轨险性事故 …… 21
8. 京哈线 22940 次货物列车脱轨险性事故 …… 22
9. 滨绥线 T410 次旅客列车冲突险性事故 …… 23
10. 长大线许家屯站车列溜逸险性事故…… 25
11. 长大线 11307 次货物列车脱轨险性事故…… 26
12. 长大线 90017 次军用列车刮坏行车设备险性事故…… 27
13. 哈大线 44195 次货物列车刮坏行车设备险性事故…… 28

第二部分　机务部门事故案例

14. 滨洲线 T47 次旅客列车脱轨重大事故 …… 32

15. 京广线 T91 次旅客列车冲突重大事故 …… 37
16. 滨北线 30316 次货物列车刮坏行车设备险性事故…… 38
17. 陇海线 41004 次货物列车脱轨险性事故…… 40
18. 长大线大石桥站列车冲突险性事故…… 41

第三部分 车辆部门事故案例

19. 长大线 33582 次货物列车脱轨险性事故…… 43
20. 通让线 61155 次货物列车脱轨险性事故…… 44
21. 京广线 27063 次货物列车下拉杆脱落刮坏设备险性事故…… 45
22. 贵阳南站北编发场 45008 次货物列车脱轨险性事故…… 48
23. 京九线 29069 次货物列车脱轨险性事故…… 49

第四部分 工务(含工程)部门事故案例

24. 焦柳线 41032 次货物列车脱轨重大事故…… 52
25. 焦柳线 28024 次货物列车脱轨重大事故…… 54
26. 黔贵线 30054 次货物列车脱轨重大事故…… 56
27. 南疆线 5807 次旅客列车脱轨大事故 …… 59
28. 成都站 46008 次货物列车脱轨险性事故…… 61
29. 沈吉线 80132 次货物列车脱轨险性事故…… 63
30. 京九线郓城站 29008 次货物列车脱轨险性事故…… 64
31. 焦柳线 37059 次货物列车脱轨险性事故…… 66

32. 京广线 2161 次旅客列车刮坏行车设备险性事故…… 67
33. 陇海线 80758 次货物列车脱轨险性事故…… 68
34. 南昆线 X47 次行包快运专列脱轨险性事故…… 70
35. 宝成线 X87 次行包快运专列脱轨险性事故…… 71
36. 南昆线 6127 次旅客列车在区间撞单轨小车险性事故…… 72
37. 成渝线 41703 次货物列车脱轨险性事故…… 73
38. 焦柳线 87432 次货物列车脱轨险性事故…… 74
39. 胶济线 57002 次路用列车脱轨险性事故…… 75
40. 成昆线 25404 次货物列车脱轨险性事故…… 76
41. 湘桂线古梦站 21015 次货物列车脱轨险性事故…… 78

第五部分　电务部门事故案例

42. 长滨线 2510 次旅客列车冲突险性事故 …… 80

第六部分　其他事故案例

43. 宝成线 1433 次旅客列车脱轨重大事故 …… 82
44. 绥佳线 6532 次旅客列车冲突大事故 …… 83
45. 阜淮线 41320 次货物列车脱轨大事故…… 85
46. 成昆线 25411 次货物列车脱轨险性事故…… 86
47. 焦柳线 25005 次货物列车车辆热切轴

需要全本请访问 www.ertongbook

险性事故…… 87
48. **津霸联络线** 29082 **次货物列车脱轨险性事故**…… 89
49. **兰新线** T54 **次旅客列车区间撞施工机械险性事故**…… 90
50. **天津分局北环线** 22069 **次货物列车脱轨险性事故**…… 92
51. **津浦线** 23122 **次货物列车脱轨险性事故**…… 94
52. **成昆线** 85978 **次货物列车脱轨险性事故**…… 95

编后语 …… 97

第一部分　运输部门事故案例

1

南疆线 K883 次旅客列车脱轨重大事故

一、事故概况

2001 年 1 月 8 日 9 时 47 分，乌鲁木齐开往喀什的 K883 次旅客列车（编组 13 辆，总重 689 吨，计长 28.6）运行至南疆线上新光—下新光间 K275＋674 处（速度 54 公里/小时），重联机车 DF_4 1126 号及机次第 1～11 位车辆脱轨，机后第 12 位车辆脱轨 1 个台车，脱轨后走行 306 米。造成机车小破 1 台，车辆小破 12 辆，钢轨报废 3 根；无人员伤亡；直接经济损失647 086.60元；中断行车 55 小时 50 分。构成旅客列车脱轨重大事故。

二、原因分析

隧道内整体道床支承块挡肩设计时缺少一排钢筋，长期使用后支承块挡肩突发性断裂（该处位于 $R=400$ 米曲线上），导致线路结构强度减弱，横向承载力严重下降，在轮对横向冲击力作用下，轨道失稳，轨距加大，导致轮对脱轨。此次事故发生前，前行列车司机和车站值班

员两次报告列车调度员该处严重晃车，但列车调度员均没有采取有效措施，导致事故发生，这是事故发生的主要原因。

三、事故责任

责任单位：和静车务段负主要责任；和静工务段负重要责任。

四、事故教训

1. 人员素质不高。行车调度指挥人员在接到司机晃车的报告后，没有坚持“情况不明不准放行列车”的规定，盲目放行列车；工务工区人员在接到行车调度有关线路不良的通报后，没有坚持“客车安全高于一切”的思想，未及时整治线路，延误了防止事故的有利时机。

2. 干部作风不实。在连续数次开展了安全大检查中，个别单位的领导未能高度重视，没有将主要精力放到安全生产上。对查出的问题没有认真查找原因，没有从根本上解决突出问题。放松了安全生产全过程的监督管理，导致基层管理人员的侥幸心理日趋严重。

3. 设备存在严重隐患。各级管理人员对支承块挡肩发生裂纹失效一事早已知道，但没有积极采取措施更换，缺乏超前预防能力，对长期存在的设备质量惯性问题，没有从根本上根治和防范。特别是设备出现不良的情况反映时，反应迟缓，以至于导致事故的发生。

4. 行车指挥系统管理无序。造成此次事故的列车调度员在接到车站值班员两次晃车的报告后，竟未引起高度重视，在线路状况不明的情况下，盲目发布命令放行列

车。工务调度接到列车晃车的报告后，未及时采取措施对线路进行检查和封闭，反映了调度指挥部门的职工责任心不强，安全责任意识、忧患意识严重匮乏，对待行车安全工作麻木不仁的思想作风突出。

五、采取措施

1. 深刻吸取事故教训，牢固树立“安全第一”的思想，把安全工作放在重中之重的位置，处理好安全与生产、经营、改革的关系。特别要加大对客车安全工作的监督、检查、指导力度。在处理好减员分流与现实需要矛盾的基础上，恢复部分已撤销的工务、电务、车辆等专业调度，规范和强化调度部门的管理。

2. 进一步加强安全管理工作。切实建立、完善、落实安全管理规章制度，做到依法行政，依法管理；严肃行车纪律，强化调度集中统一指挥，防止令出多门。

3. 切实提高人员素质。加强对新《技规》、《行规》、《调规》和《站细》修改情况的学习，提高职工现场事故应急处理能力。针对南疆铁路恶劣的行车条件，充分预想，科学制定应急事故处置预案，加强现场演练工作，尽量减少事故造成的损失。

4. 加大设备检查力度。一是加大对长大隧道病害整治力度，对管内 7 处长大隧道的线路允许速度由目前的 80 公里/小时降到 65 公里/小时；集中财力解决长大隧道的照明和通讯盲区问题，改善长大隧道的安全保障环境；制定长大隧道巡检办法，杜绝巡检不到位的现象。二是研究制定南疆线长大隧道的安全管理办法。

5. 加大对工务设备的投入力度。①加快南疆线隧道群和天山隧道群内线路设备的补强工作，加装轨距杆至每 25 米 10 根；将隧道内钢轨由 50 公斤轨更换成 60 公斤轨，长度大于 500 米的隧道上无缝线路；将隧道内的轨枕更换为Ⅲ型轨枕。②所有隧道内增设和完善照明设备，以利于工务人员对设备的巡检维修。

2

湘桂线 1337 次旅客列车火灾重大事故

一、事故概况

2001 年 1 月 11 日 5 点 21 分，郑州开往昆明的 1337 次旅客列车（郑州客运段昆明车队 4 组值乘，编组 16 辆，总重 852 吨，计长 35.2）运行至柳州局管内湘桂线军田村至大蓉江站间 K314＋358 处（机车停车位置），机后 10 位餐车（CA_{23} 92116）因人为放火，列车乘务员拉紧急制动阀停车，停车后，机车、车辆乘务员共同配合，将着火车辆与列车前、后部车辆分离，大溶江车站值班员接到运转车长的报告后，立即向列车调度员汇报，并及时通知当地消防部门于 7 时 10 分将火扑灭。着火餐车甩在大溶江车站，10 时 27 分，1337 次列车欠编从大溶江站开出。延误本列 5 小时 06 分，中断正线行车 2 小时 21 分；餐车报废 1 辆，软卧车小破 1 辆；直接经济损失28.378万元。构成旅客列车火灾重大事故。

二、原因分析

据柳州、郑州铁路公安部门事故现场调查：2001 年 1 月 10 日，放火犯罪嫌疑人甲、乙（女），持武昌至六盘水的硬座车票，在武昌站上 1337 次的 10 号车厢，因人多无座位，见 10 号车厢乘务间有 3 个学生旅客，甲也想进去，列车员不让进，二人发生争执。21 时 30 分列车在株洲开车后，列车长巡查到 10 号车时，甲问列车长是否有卧铺票，列车长告知无卧铺，但可到餐车休息，并带甲、乙夫妇及其女到餐车，坐在运行右侧的第 3 号桌的位子上，补了 40 元夜餐票。23 时后，餐车给买夜餐票的每人发夜餐 1 份及矿泉水或啤酒 1 瓶。当时坐在甲对面的一位旅客反映，甲用一小刀在刮酒瓶上的商标。4 时 20 分左右，软卧车厢列车员路过 3 号桌时，甲用手卡住其脖子，并用小刀威胁，乘警此时去打水路过此处，扭住甲的手，软卧列车员得以脱身，甲随后跳上 3 号桌上，大喊“不要过来，谁过来就杀谁”。经乘警多次劝阻无效，僵持了 40 分钟左右，甲便手拿啤酒瓶打烂后用破瓶割自己的手腕，同时叫乙点火，乙用打火机从 3 号桌的窗帘开始点火，后依次点着 2 号桌及 1 号桌的窗帘后，甲便从桌上跳下，在桌下拿出一个 5 升的塑料桶，打开盖后倒出里面的液体到处乱撒，致使火势突然猛烈起来，当时在餐车内的 2 个乘警、代车长、4 个列车工作人员及在场的部分旅客参与灭火，代车长拉动紧急制动阀。停车后，甲、乙夫妇两人见列车混乱，工作人员忙于救火，带小孩趁机逃跑，在公路上拦车不停，乙即抱女儿撞在一行驶的东风汽车上，导致其颅

需要全本请访问 www.ertongbook

骨骨折、脑内出血，其女左腿及左眼部外伤。放火犯罪嫌疑人甲、乙夫妇被公安机关抓获。

据广西壮族自治区龙泉山医院、河南省精神病医院对放火犯罪嫌疑人甲、乙的精神疾病司法鉴定书认定：二人此次旅行乘汽车、转火车，因车上人员拥挤，睡眠极少，过度疲劳，在此情况下急性起病，精神失常，产生被害妄想，在极度恐惧、紧张下，突发旅途性精神疾病，导致病态作案。无刑事责任能力。

经郑州、柳州铁路公安局现场勘查，排除了餐车灶台起火及车内电器起火的可能性，餐车起火点在第 2～3 号餐桌间，与放火犯罪嫌疑人甲持刀劫持列车工作人员及放火犯罪嫌疑人乙放火位置吻合，也与调查所获得的证据吻合。

经铁道部认定，这起旅客列车火灾重大事故，系列车工作人员失职，未能及时采取果断有效措施予以制止所致。

三、事故责任

责任单位：郑州客运段。

四、采取措施

1. 重点剖析，深查隐患。按照铁道部事故现场调查组和郑州铁路局局长的指示精神，郑州分局 1 月 17 日召开党政工团联席会，对 1337 次客车火灾事故进行了专题分析，并决定从分局干部、安监、组织、两办、运输、车辆、公安部门抽出精干力量，组成专题调研组，自元月 18 日至 2 月 9 日，采取“上车上线，实地察看；查阅台账，逐一

核实；开座谈会，个别谈话；应知应会，组织抽考”的办法，对郑州客运段、郑州公安处、郑州车辆段及分局有关业务部门在“安全管理、干部作风、制度落实”等八个方面存在的问题进行专题调查，解剖麻雀，举一反三，分析原因，查找教训、制定措施，进一步改进安全管理，杜绝类似事故再次发生。

2. 强化“三乘一体”管理。一是按照“统一管理，同酬、同责”的原则，加大改革力度，逐步建立新的“三乘一体”管理模式，提高“三乘一体”的工作质量。二是加大乘务人员的管理力度，建立“竞争上车”机制，定期对乘务人员进行考核，对达不到标准的乘务人员，要坚决下岗。同时，规范临时工管理，按照有关规定对临时工进行理论、实际培训。三是加大对乘警的考核力度，禁止不具备乘警条件的人员上车，对在值乘中严重失职、不能尽职尽责的人员要严肃处理。

3. 提高乘务人员业务素质。客运、车辆部门要强化在岗职工技术业务培训，把政治思想教育摆在重要位置，加强职业道德和“两纪”教育；以典型事故案例为教材，抓好安全第一的思想教育；以列车突发事件的应急处理知识为重点，加强模拟实作演练，提高乘务人员的应急处理能力。公安部门要坚持从实战出发，大力加强法律法规教育，战术技能培训工作，立足于具体，立足于实战，并在各警种中组织相关预案的考试考核、模拟演练，提高民警处置突发事件的能力。

4. 规范列车经营行为。严格落实部、局有关开设列

车经营项目的规定，不断提高经营服务质量，在价格上使旅客能够接受，服务上满足旅客要求，避免因服务质量低下引发矛盾。同时，加大监督检查力度，杜绝变相经营茶座，坚决取缔不符合规定的经营项目。

5. 进一步转变干部作风。利用这次典型事故案例，结合当前开展的安全大检查活动，组织全分局深入反思，举一反三，对隐患、死角及时整改，杜绝反弹。客运部门要对添乘干部的工作内容进行细化、量化，严格落实干部考核机制；添乘干部要加强途中巡视，及时处理发现具有倾向性的问题，并针对存在的问题制定切实可行的措施。

6. 加强客车薄弱环节的检查督导。牢固树立“客车无小事”的思想，认真吸取 1337 次旅客列车重大火灾事故教训。郑州客运段组织工作组，对重点车队、列车进行帮助指导，查隐患、定措施、抓整改，解决一个，消号一个，堵塞管理上的漏洞。郑州公安处针对这次事故暴露出的问题，对现有处置突发性案件的预案，分警种、分类别、分性质地进行科学细化、修订完善，使其具有更强的针对性和可操作性，便于基层单位和现场民警实战运用。郑州车辆段成立整顿乘务“两纪”检查组，不定点、不定期到局管外重点线路、重点区间检查乘务员的标准化作业情况，并对客车防火、安全管理进行指导、帮助，督促乘务人员贯彻落实好各项安全措施。

3

焦柳线 L361 次旅客列车火灾重大事故

一、事故概况

2001 年 2 月 8 日 0 时 21 分，由成都分局成都客运段绵广二组担当的绵阳至广州 L361 次旅客列车，运行至郑州局襄樊分局焦柳线赶子幽—西斋间 K781＋406 处，机后第 2 位(15 号车)YW_{22}63882 广播室起火，车辆燃烧。造成客车报废 1 辆；4 名旅客死亡；中断下行线 4 小时 39 分，影响本列 5 小时 44 分。构成旅客列车火灾重大事故。

二、原因分析

1. 直接原因

2 月 7 日 23 时 10 分左右，L361 次旅客列车 15 号卧铺车休班列车员甲，向广播员借得广播室钥匙后，抱一床被子和一个枕头进入广播室，在铺被子时，烟头掉落，经查找未果，在未找到烟头的情况下返回宿营车闲聊。2 月 8 日 0 时 21 分，有旅客发现广播室冒烟；等到找来甲打开广播室门后，火势骤起并无法控制，造成旅客列车火灾事故。甲携带火种(烟头)擅入广播室，并遗留火种(烟头)引燃可燃物是造成事故的直接原因。

2. 深层次原因

一是“两违”突出，班组管理不严，现场作业失控。当

时是正月十五，列车员在宿营车喝酒、聊天，劳动纪律松弛，规章制度形同虚设，导致关键岗位、关键人员和现场作业失去控制是这次事故的主要原因。

二是部分干部没有始终把安全放在高于一切、重于一切的位置。特别是在春运问题集中、矛盾突出、工作繁忙的时候，片面讲求多运多收，未能真正从江总书记“三个代表”思想的高度来认识安全，特别是客车安全的极端重要性。

三是形式主义、好人主义突出，干部作风不实。部分干部失职，缺乏工作责任感，最终导致管理不到位。对存在的违章、违纪等现象熟视无睹，没有在“解决问题”上下真功夫。

三、事故责任

责任单位：成都客运段。事故责任者已追究刑事责任。

四、事故教训

1.“安全第一，预防为主”的思想树立不牢。部分干部职工安全工作思想错位、管理薄弱、“两纪”松弛，干部作风不实，职工素质较差，领导存在重经营、轻安全等问题。“安全第一，预防为主”的思想没有在干部的思想上扎根、行动上落实，存在严重的失管、失控、失查现象。

2.逐级负责制不落实。部分干部责任心不强，一级管不住一级，一级对付一级，对发现的问题不管不问，推诿扯皮，当好人、和稀泥、说假话。逐级负责制在一些单位的管理中出现了真空和断层地带，考核、奖惩不兑现。

3. 各项安全管理规定执行不严。个别列车乘务人员对“两违”明知故犯，让无辜旅客成了“两违”的牺牲品。安全管理的各项规章制度没有落实到各项工作的每个环节。

4. 应急处理能力不强。客运系统对应急处理缺乏演练，指挥不力，配合不好，应变能力差，紧急制动阀、消防器材使用不当。

5. 临时旅客列车的管理需进一步加强。少数单位对临时旅客列车的管理重视不够，在人员的安排、设备的配置等方面都有一种临时思想，尤其是个别列车长、列车员也是临时从其他岗位上抽调来的，业务素质、管理能力、责任心与列车工作人员的要求都有较大差距。

五、采取措施

1. 加大安全宣传，举一反三，深刻吸取事故惨痛教训。充分利用各种宣传工具，大张旗鼓地讲清这次事故的原因、教训和危害；学习宣传刘志军副部长和铁道部对铁路局安全工作的指示及要求，做到家喻户晓、人人皆知。结合“2.8”事故广泛深入地开展安全大反思、大讨论、大整改活动，深刻吸取血的教训，提高干部职工对安全第一重要性的认识，增强职业责任、职业道德、职业纪律，自觉搞好安全生产。

2. 广泛深入开展“整风肃纪”活动。从 2 月底开始，集中三个月，分四个阶段，在全局广泛深入开展“整风肃纪”活动，即整顿干部的思想作风和工作作风，狠刹干部中的形式主义和好人主义的歪风，强化干部敢抓敢管、敢

需要全本请访问 www.ertongbook