2002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
2003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 2002 年全路行车事故案例汇编。分为运输、机务、车辆、工务、其他部门共五个部分。计有行车事故案例 53 件,其中行车重大事故 11 件,大事故 7 件,行车险性事故 35 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

2002 年铁路行车事故案例/ 铁道部安监司编 .—北京:中国铁道出版社,2003.10

ISBN 7-113-05503-6

Ⅰ 2… Ⅱ 铁… Ⅲ .铁路运输-行车事故-案例-汇编-中国-2002 Ⅳ .U298.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 086827 号

书 名:2002 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:
印 刷:中国铁道出版社印刷厂
开 本:850×1168 1/32 印张: 字数: 千
版 本:2003 年 月第 1 版 2003 年 月第 1 次印刷
印 数:1— 册
书 号:ISBN 7-113-05503-6/ U·1559
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 湘桂线 K182 次旅客列车火灾重大事故 …… 1
2 沈阳站 2257 次旅客列车冲突重大事故 …… 4
3 秦皇岛港区调车冲突重大事故…… 7
4 津浦线担子站货物列车冲突大事故 …… 10
5 京广线 25067 次货物列车脱轨险性事故 …… 13
6 陇海线 41008 次货物列车脱轨险性事故 …… 15
7 长大线 90026 次货物列车货物坠落险性事故 … 16
8 四梅线 33035 次货物列车脱轨险性事故 …… 18
9 浙赣线 8424 次旅客列车脱轨险性事故…… 20

第二部分　机 务 部 门

10 京哈线接触网坠落刮上旅客列车险性事故…… 22
11 襄樊车站未准备好进路接入旅客列车
险性事故…… 24
12 陇海线 38004 次货物列车脱轨险性事故…… 26
13 襄渝线 86002 次货物列车脱轨险性事故…… 28
14 川黔线 1061 次旅客列车冒进信号
险性事故…… 31

第三部分　车 辆 部 门

15 .京广线 K708 次旅客列车火灾大事故 …… 34
16 .京包线 64014 次货物列车车辆断轴
险性事故…… 37
17 .京沪线 83855 次货物列车制动梁脱
落险性事故…… 39
18 .兰新线 T53 次旅客列车车辆摇枕吊
杆折断险性事故…… 40
19 .兰州站 T54 次旅客列车车辆摇枕吊杆
折断险性事故…… 41
20 .广深线 T362 次旅客列车车辆转向架侧架
断裂险性事故…… 42
21 .四梅线 33035 次货物列车车辆配件脱落
险性事故…… 44
22 .宝成线 23001 次货物列车车辆制动
梁脱落险性事故…… 46
23 .沪宁线 23081 次货物列车冷切脱轨
险性事故…… 47

第四部分　工 务 部 门

24 .滨洲线 6556 次旅客列车脱轨重大事故 …… 49
25 .焦柳线 28014 次货物列车脱轨
重大事故…… 52
26 .南昆线 40015 次货物列车脱轨重大事故…… 53

27 .京九线 28014 次货物列车脱轨重大事故…… 55
28 .陇海线李家坪站 T197 次旅客列车脱轨大事故…… 56
29 .黔桂线 24031 次货物列车脱轨大事故…… 58
30 .焦柳线 28008 次货物列车脱轨大事故…… 60
31 .南昆线 20201 次货物列车脱轨大事故…… 63
32 .浑白线 48385 次货物列车脱轨险性事故…… 65
33 .川黔线 25022 次货物列车脱轨险性事故…… 66
34 .黔桂线 24008 次货物列车脱轨险性事故…… 68
35 .京秦线 57003 次路用列车脱轨险性事故…… 69
36 .湘黔线 41065 次货物列车脱轨险性事故…… 71
37 .焦柳线 28020 次货物列车脱轨险性事故…… 73
38 .黔桂线 24025 次货物列车脱轨险性事故…… 75
39 .南昆线板其—尾芽站间列车冲突险性事故…… 77
40 .贵昆线 23124 次货物列车脱轨险性事故…… 79
41 .京九线 57102 次路用列车脱轨险性事故…… 81
42 .京九线 1539 次旅客列车撞施工机械险性事故… 83
43 .石太线 X88 次行包列车脱轨险性事故 …… 87
44 .兰青线 41081 次货物列车脱轨险性事故…… 89

第五部分　其　他

45 .兰新线 41022 次货物列车脱轨重大事故…… 91
46 .长大线张台子站 K643 次旅客列车冲突重大事故…… 94

需要全本请访问 www.ertongbook.com

47 .湘黔线 70001 次货物列车脱轨重大事故…… 96
48 .浙赣线江山站 22022 次货物列车冲突
重大事故…… 98
49 .沈山线山海关站 T82 次旅客列车脱轨大
事故 …… 100
50 .京包线 57240 次货物列车脱轨险性事故 … 105
51 .京广线 22417 次货物列车冒进信号
险性事故 …… 107
52 .陇海线 19052 次货物列车脱轨险性事故 … 109
53 .贵昆线 41001 次货物列车脱轨险性事故 … 110

第一部分　运 输 部 门

1

湘桂线 K182 次旅客列车火灾重大事故

一、事故概况

2002 年 2 月 8 日,昆明铁路局担任乘务的昆明—上海 K182 次旅客列车运行至湘桂线永州站开车后,当班行李员到餐车打夜宵回来,发现机后第 1 位 XL_{22} 4188 号车辆终夜灯已经熄灭,并闻到焦味,立即通知检车员检查,发现行李车运行方向右侧 4 位车门附近烟雾弥漫,小窗顶棚处冒烟,立即使用紧急制动阀停车。0 时 50 分列车停于水口桥至白塘间 K107 + 826 处。当时,列车离白塘车站(K106 + 400)不远,为了进站停车以便救火,司机即于 0 时 57 分从区间开车,1 时 02 分到达白塘站后,立即将行李车分离并组织扑救,5 时 20 分将火扑灭。行李车车体严重烧损变形报废,车内行李全部烧损(无人员伤亡)。直接经济损失 44 万元。构成旅客列车火灾重大事故。

二、原因分析

事故发生后,昆明局在广铁集团事故调查处理委

员会的召集下,对事故现场进行了认真勘察认定,行李车发生火灾的原因是车辆电器故障所致。鉴于事故车辆尚在厂修客车技术质量保证期内(成都机车车辆厂2001 年 9 月 25 日厂修),昆明铁路局与成都机车车辆厂共同对行李车分解进行漏电、短路模拟试验以及对车顶保温材料进行可燃性试验,并经公安部门对有关材料可燃鉴定的认定,一致认为造成事故发生和扩大的主要原因是:

1 .由于行李车车体配线绝缘不良,存在漏电现象,存在接触不良导线过热现象,存在短路和熔珠过热痕迹。这些现象证明这次火灾是电器故障引起的,起火点位于行李仓二、四位拉门间侧墙上部。

2 .该行李车在昆明、贵阳、全州、永州等站开车后,漏电报警器先后 4 次发生瞬间报警,但当班行李员未引起警觉,也没有及时向检车员报告,使该车的电器漏电故障没有得到及时有效的监控,致使电器故障引发火灾。

3 .列车自永州站开车后不久,当班行李员离开行李车去餐车打夜宵,脱岗约 16～17 分钟,致使在行李车发生火情后未能及早发现并采取有效扑救措施,延误和错过了灭火的最佳时机。

三、事故责任

根据事故调查和原因分析,认定“2.8”事故发生的主要原因是车辆电器故障引发火源造成火灾。事故车 XL_{22} 4188 系 2001 年 9 月 25 日成都机车车辆厂厂修修

竣,2001 年 10 月 19 日开始投入正常运用,该车尚在厂修质量保证期内。根据铁运〔1999〕88 号《22(23 型)客车厂修规程》中 1 .10 条的规定,为该车电器线路故障引起事故,而且经厂修后的车辆,隔热层为不阻燃材料,也是导致火灾发生的主要原因,成都机车车辆厂对该事故负主要责任。

同时,昆明铁路局对事故的发生和扩大有着不可推卸的重要责任。主要是当班行李员在永州站开车后曾脱岗 10 多分钟,未能及时发现火情;另外列车从昆明站出发至火灾发生前曾有 4 次瞬间漏电报警,未引起当班行李员警觉,未及时通知检车人员检查监控。昆明铁路局对该事故负有重要责任。

四、对有关人员的处理

1 成都机车车辆厂有关责任人员由该厂自行处理。

2 昆明铁路局运输处、车辆处处长负有技术、安全管理、监督责任,给予通报批评,并写出书面检查;给予运输处、车辆处副处长行政警告处分。

3 对昆明客运公司有关人员的处理:

(1)对客运公司党委书记通报批评并责成写出书面检查(鉴于其就职时间短);

(2)对负有直接领导责任的客运公司总经理给予行政记过处分;给予主管乘务工作的副总经理行政记大过处分;给予主管技术、车检工作的副总经理行政记过处分;

(3)对事故负有重要责任的直接责任人当班行李员,

给予开除路籍、留路察看 1 年的处分;

(4)对其他人员的处理及有关部门的经济责任考核,按昆明铁路局文件的有关规定办理。

五、采取措施

1 .认真吸取事故教训,在昆明局全局范围开展一次安全教育,提高安全意识,加大反违章违纪的力度,强化“两纪”。

2 .开展一次客车防火防爆专项检查。对昆明局客车“两炉、一灶”、灭火器、漏电报警器进行一次全面检查,并对有关人员进行技术业务培训,保证安全设备的正确使用,并提高应急处理能力。

2

沈阳站 2257 次旅客列车冲突重大事故

一、事故概况

2002 年 7 月 17 日 6 时 48 分,沈阳站 6 调顶送 12 辆到下行到发场 2 道挂 28 辆后,前部 11 辆重油罐车溜逸,在 44 号道岔处与进站的 2257 次旅客列车侧面冲突,造成 2257 次旅客列车机次 3、4、5 位脱轨。客车小破并甩车 3 辆,线路损失 50 米,影响本列晚点 3 小时 27 分。构成旅客列车冲突重大事故。

二、原因分析

这是一起多环节、多人、群体违章造成的事故。一是

车站值班员在办理 2257 次旅客列车接车进路时,未提前向北信号楼助理值班员下达停止调车作业的命令,是造成这起事故的主要原因;二是北信号楼助理值班员在未请求车站值班员同意的情况下,擅自准许 6 调进入与 2257 次旅客列车接车进路相敌对的下行到发场 2 道进行调车作业,是造成这起事故的重要原因;三是铁西区 6 调区长在未请求调度员、未与西部 3 调区长联系的情况下,擅自变更调车作业计划,是造成这起事故的重要原因;四是 3 调制动员违章作业,在接到 3 调区长下 2 道放风及北头牵引 17 辆车的作业计划后,将下 2 道停留的 28 辆车北头 17、18 位车钩提开,在调车计划变更后,没有将 17、18 位车钩复位,给这起事故埋下了隐患;五是 6 调调车组人员在推送作业中,未认真检查车辆连挂状态,也未进行试拉,在车钩已提开的状态下盲目推进,导致车辆溜逸,是造成这起事故的直接原因。

三、事故责任

责任单位:沈阳站。

四、对有关人员的处理

1 .主要责任者:车站值班员、6 调调车区长,开除路籍、留路查看 2 年。

2 .重要责任者:6 调连结员,开除路籍、留路查看 1 年。

3 .铁西调车区长撤职,待岗 1 年;北信号楼值班员撤职,待岗 1 年。

4 .次要责任者:中信号楼值班员,给予行政记大过处分;给予 3 调放风制动员记大过处分。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

5 给予西部区调车区长行政记过处分,6 调制动员行政记过处分。

6 给予运转 2 班值班站长撤职处分。

7 .给予运转 2 班代理党支部书记行政记大过处分,免去代理党支部书记职务。

8 给予运转车间主任行政撤职处分。

9 给予运转车间代理党总支书记行政记大过处分,免去代理党总支书记职务。

10 .给予运转车间主管安全副主任行政撤职处分。

11 .给予车站主管运输副站长行政撤职处分。

12 .给予主管安全站长助理行政撤职处分。

13 .分别给予站长、党委书记行政记大过处分并免职。

14 .给予沈阳铁路分局车务分处分处长行政记过处分。

五、采取措施

一是深刻反思,吸取教训。切实增强对安全工作的危机感、紧迫感和责任感,开展大反思活动。

二是狠抓干部作风。教育各级干部坚决克服官僚主义、形式主义和好人主义,深入基层、深入一线,抓关键、抓重点,及时发现和解决安全隐患问题。

三是深入开展刹风整纪活动。以解决‘严不起来,落不下去’的问题为突破口,严格落实逐级负责制、岗位负责制和领导干部责任追究制,强化职工两纪。

四是采取切实措施,加强基础管理。结合实际,在人员素质、设备质量、班组管理、卡控机制、干部作业等方

面,采取切实有效的措施,全面强化基础达标工作,进一步夯实安全基础。

五是继续深入开展安全大检查活动。沈阳铁路局各分局要切实加强对安全大检查工作的领导,按照路局关于深入开展安全大检查活动的指导意见要求,进一步提高认识,对安全大检查工作进行再宣传、再发动,借鉴"三讲"的方法,认真制定检查提纲和检查的内容,做到定性定量,推动和促进问题的整改。

3

秦皇岛港区调车冲突重大事故

一、事故概况

2002 年 9 月 7 日,37057 次货物列车(编组 66 辆,载煤重车,总重 5511 吨,换长 72 .6)于 22 时 30 分到达柳村南站Ⅰ场 4 道停车。23 时 53 分换挂调车机($DF_4$6042 号)准备进入Ⅱ场港区作业。23 时 46 分该车列试风完毕,列车管贯通,车列设备情况正常,于 23 时 51 分由Ⅰ场开车。车列沿Ⅰ、Ⅱ场联络线运行至 K003 + 513 处,速度为 46 公里/ 小时,司机第一次减压 70 千帕调速制动,车列速度未减,反而从 46 公里/ 小时升至 52 公里/ 小时,司机又追加减压 120 千帕,速度增至 56 公里/ 小时,随即采取紧急制动,车列继续增速至 60 公里/ 小时。这时司机确认车列制动失灵,立即通知Ⅱ场车站值班员,并

迅速撤至机车后端驾驶室,车站值班员立刻通知港区作业人员撤离。车列以 60 公里/ 小时的速度于 9 月 8 日 0 时 8 分冲进 4 号翻车机房,撞上已卸完煤的 38061 次空车底,刮坏秦皇岛港务局 4 号翻车机。造成该车列机车及机后重车 1～8 位车辆脱轨,9 位车辆后台车脱轨;38061 次车底后部 1～5 位车辆脱轨,6 位车辆后台车脱轨,20～29 位车辆后台车心盘窜位,机车油箱柴油泄漏起火,4 号翻车机严重损坏。同时 4 号翻车线上脱轨的车辆侵入到 3 号翻车线的空车线,造成 3 号翻车线一辆空车脱轨。直接经济损失 983. 97 万元。构成调车冲突重大事故。

二、原因分析

这起事故是由于调车列第一位车辆前端的折角塞门被人为关闭,使车列失去制动力所致。

经事故调查和北京铁路公安局专案组侦查,9 月 7 日晚当班的柳村南站Ⅰ场助理值班员有重大嫌疑。9 月 18 日对其询问时,该助理值班员交代了关闭 37057 次车列机后一位车辆前端折角塞门造成车列冲突的事实。北京铁路公安局根据《刑法》第 119 条的规定,报请北京市人民检察院北京铁路运输分院批准,以涉嫌‘间接故意破坏交通工具罪’于 2002 年 9 月 29 日将犯罪嫌疑人(当班助理值班员)依法逮捕,并已判刑。

三、事故责任

该事故暴露出站车治安秩序混乱,安全管理不到位,职工违章、违纪严重等问题。根据国务院‘9. 8’事故调查

组调查结论和铁道部铁安监函[2003]35 号《关于秦皇岛港区调车冲突重大事故的批复》,该事故列北京局车务部门责任事故,影响安全成绩。

四、对有关人员的处理

1 .柳村南站Ⅰ场当班助理值班员移交司法机关处理。

2 给予柳村南站当班车号员开除路籍、留路察看 1 年处分。

3 给予柳村南站当班车站值班员撤职处分。

4 给予柳村南站当班值班站长撤职处分。

5 给予秦皇岛西车务段副段长兼柳村南站站长撤职处分。

6 给予柳村南站党总支书记撤职处分。

7 给予秦皇岛西车务段段长行政记过处分。

8 给予秦皇岛西车务段党委书记行政记过处分。

9 给予大同分局主管副分局长行政警告处分。

10 .责成大同分局分局长、分局党委书记写出检查报北京局。

五、采取措施

1 .认真接受教训,举一反三,在北京局全局深入开展法制教育,提高各级干部职工的遵纪守法意识。对少数职工中存在的违章、违纪、违法等问题加强教育和管理。落实治安综合治理工作的逐级包保责任制,严格责任追究制度,形成纵向监督检查、横向互控包保的治安防范网络,防范内部违法犯罪问题的发生。

2 加强对《安全生产法》、《铁路法》以及有关铁路安全规章制度的宣传教育和贯彻落实,加强对基层站、段的安全管理,加强现场监督检查,确保各项规章制度和责任落到实处。

3 进一步加大社会治安秩序的专项整治力度,尤其加大针对拆盗铁路运输器材和偷盗铁路运输物资犯罪活动的打击力度,确保铁路运输秩序正常。

4 对柳村南站Ⅰ、Ⅱ场间调车转场作业的调车列,在车列尾部安装了列尾装置,已于 2002 年 9 月 28 日投入运用。

4

津浦线担子站货物列车冲突大事故

一、事故概况

2002 年 8 月 3 日,摘挂列车 41098 次(蚌机 ND_5 0087,编组 22 辆,总重 1694 吨,换长 26.2)13 时 06 分进津浦线滁州车务段担子站 4 道停车,执行车列带 3 辆到 6 道挂 1 返 4 道挂全部计划。当班助理值班员担当调车长,副班助理值班员任连结员。4 带 3 开始作业时,因车钩处于拉伸状态,司机在连结员显示信号后缓解后退,连结员对停留车采取的防溜措施不彻底,致使停留车辆向南京方向溜逸并挤坏 6 号道岔,破坏了 30010 次货物列车通过进路,溜入区间。13 时 27 分左右,在进站信

号机外与已停车的 30010 次列车正面冲突。30010 次机后 2、3、4 位车辆脱轨;溜逸车列第 8、9 位(南京方向)颠覆;中断上行线行车 3 小时 33 分。构成列车冲突大事故。

二、原因分析

1 对停留车采取防溜措施不到位。车站值班员、调车人员,包括站长对车站防溜的重点不明确,编制、下达调车作业计划均没有作为重点进行布置。连结员拧手制动机后,在调整掣轮制止销止锤时,出现手轮盘回转,但没有再拧紧,导致存放 4 道内的 19 辆车防溜措施不起作用。压钩提钩前部 3 辆牵出前移后,又未对停留车进行确认,造成车辆溜逸。

2 站长把关监控流于形式。在 41098 次列车接近时,站长为图作业方便,擅自联系司机要求列车停在 4 道中岔前,致使车列停在 2‰的下坡道上;在审核调车计划时,又未对停留车防溜重点进行布置。

3 车站技术管理不到位。担子站纵断面为向浦口方向下坡,4 道最大下坡 2‰,但《站细》没有根据坡度及停留车数量的多少,明确应采取的防溜措施。分局业务主管部门在《站细》审核、审批上把关不严。

三、事故责任

责任单位:滁州车务段。

四、对有关人员的处理

担任连结员的助理值班员对事故负主要责任,按《上海铁路局职工严重违章违纪解除劳动合同的若干

需要全本请访问 www.ertongbook.com