

铁道运输执法管理实务全书

铁路案例

(一)

本书编写组 主编

内蒙古人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

铁道运输执法管理实务全书 / 本书编写组编. —呼和浩特：
内蒙古人民出版社，2004

ISBN 7-204-05945-X

. 铁... . 本... . 铁路运输 - 执法管理 - 汇编
. U29-39

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 115719 号

内蒙古人民出版社出版发行

(呼和浩特市新城西街 20 号 010010)

中铁十六局印刷厂印刷

787 × 1092 32 开 130 印张

2004 年 12 月第 1 版 2004 年 12 月第 1 次印刷

印数：1 ~ 1 000 册

定价：396.00 元(本卷 19.80 元)

目录

郑州铁路局西兰第 191 次客车颠覆.....	1
西安铁路局宝成线 140 号隧道行车事故.....	2
乌鲁木齐铁路局胜金台车站列车相撞.....	4
上海铁路局 23 次旅客列车颠覆.....	6
上海铁路局“3·21”行车重大事故.....	7
辽宁鞍钢矿山公司大孤山铁矿列车相撞.....	10
辽宁省新民县“1·31”特大道口事故.....	12
“4·29”铁路行车特大事故.....	15
“4·29”铁路行车特大事故(2).....	18
巡道工擅离职守 1609 次货物列车颠覆.....	26
四川省境内成达线“7·13”重大路外伤亡事故.....	28
千里山钢铁厂专线火车颠覆.....	33
马田煤矿火车压人.....	36
柳州壶东大桥特大交通事故.....	38
沪杭线 311 次、208 次列车相撞.....	44
贵川省外黔南州“10·30”特大道路交通事故.....	46
3021 次与 1312 次货物列车正面冲突.....	53
193 次旅客列车颠覆.....	54
2002 年全国重大交通(公路、水路)事故回顾.....	56
事故案例分析法.....	65

如何做好事故分析？.....	68
高速铁路事故预防措施的研究.....	69
铁路平交道口的安全管理.....	81
基于 B/S 与 C/S 模式的铁路运输安全管理信息系统.....	90
乘坐地铁，安全知识学习有必要.....	101
青藏铁路建设道路交通死亡事故多发原因及相应对策.....	104
铁路道口事故产生的原因反对策.....	109
发挥职工主力军作用促进运输安全.....	113
推行作业标准化是确保运输安全的有效手段.....	121
强化管理机制确保枢纽安全.....	129
中澳道路交通安全之我见.....	138
洛阳分局精神文明建设与管理有机融合的调查 与思考.....	149
安全生产管理方针由来和内涵.....	155
安全生产监督管理的基本原则.....	160
宣贯《安全生产法》的意义和方法.....	163
安全生产管理.....	164
加强企业安全生产管理.....	175
浅谈现代安全生产管理.....	178
慈溪市安全生产管理职责.....	186
在全市交通行业安全工作会上的工作报告.....	193

郑州铁路局西兰第 191 次客车颠覆

一、事故概况及经过

1954 年 8 月 4 日 3 时 01 分，郑州铁路局天兰分路西安至兰州第 191 次客车，因天兰铁路 289 公里 861 米处的路基塌陷，导致 191 次客车颠覆，将乘务员宿营车坠落到 17 米的深沟，行李车、机车水柜被牵动坠落，客车 1 节倾斜沟沿，造成 11 人死亡、13 人重伤，20 人轻伤的特别重大车毁人亡的事故，经济损失达百亿元以上。

二、事故原因分析

1. 发生客车颠覆的事故地点在 17 米深水沟处，此处由于设计时未设计防水坝，仅潦草封闭，没有很好的填塞。离此沟 100 米修筑的涵管比水面高 4.7 米，不能排水，遇到山洪暴发将封闭处冲开，仍循旧水沟流水而将路基下层冲毁，使路基失去支持不能负荷列车重量而塌陷。

2. 该段路的防洪示意图上，没有出事地段的防洪计划，对所设涵管不能排水，且水沟处经常积水未加重视，在有山洪暴发后也未进行检查。这说明天兰铁路分路领导存在着严重的官僚主义不负责任的作风，结果导致 191 次客车车毁人亡。

西安铁路局宝成线 140 号隧道行车事故

一、事故概况及经过

1976 年 10 月 18 日 15 时 15 分，西安铁路局宝鸡电力机车段 6G77 号电力机车牵引 1111 次货物列车，全列 38 辆，总重 2432 吨，列车行至白水 12~红卫坝车站区间 177 公里十 92 米的 140 号隧道发生重大行车事故。死亡 34 人，重伤 9 人，另外还有扒乘货车人员死亡 41 人，轻重伤 5 人。报废货车 13 辆、大破 8 辆、中破 4 辆、电力机车小破 1 台；报废钢轨 450 米、枕木 740 根、电力接触网 400 米、长途通信电缆 850 米、隧道拱顶表面全部脱落，并有 30 米坍塌，边墙 280 米波破坏；货车上装的 620 吨柴油、机油和军用油大部分烧光，少部变质，50 吨铝、160 吨硫棉砂、136 吨石膏、7 个变换炉及其它整另货物均被烧毁。造成直接经济损失 146.3 万多元。中断铁路运输 382 小时 15 分。

是日 15 时 15 分，当该列车进入 140 号隧道约 200 米时，隧道内发出一声巨响，列车被迫停车，接着又是一声更大的巨响后，隧道南口、北口相继出现强大的气浪、浓烟、火焰，机车与机次第一位罐车冲向 141 号隧道，机车前端停于 177 公里十 384.5 米，机次第 2 位罐车车体脱离转向架，停于

177 公里十 314, 8 米处钢轨上。机次第 2 位转向架至机次第 13 位脱线颠覆, 相互重叠于 177 公里十 150 米~247 米间的 92 米之内, 其中机次第 10 位后端与第 11 位前端相互支架于隧道左侧洞顶, 机次第 13 位敞车被挤裂, 停于 10 位、11 位之间的左侧洞壁, 机次第 29 位棚车起火, 列车尾端停于 176 公里十 828.76 米处。

二、事故原因分析

该列车在限速 15 公里的施工慢行地段超速运行, 司机操纵不当, 制动过猛, 造成脱线的可能性最大。通过调查研究和事故发生时在场人员的反映, 从列车颠覆现状的判断, 从列车在 4 分钟内走行 3.5 公里计算, 列车在脱线前的速度应在时速 40 公里以上, 超过限速 15 公里要求 25 公里以上。列车脱线确切点虽未找到, 但从现场实际情况判断, 大致在 177 公里十 159 米(施工地段末端)至 177 公里十 190.9 米(发现两块垫板轧伤)间 30.1 米缓和曲线中, 虽然机车可能已越过施工地段, 但列车绝大部分车辆未通过施工地段。当天施工地段第一遍捣固作业还有 1/3 专没有做完, 水平、曲线没有调整, 加上施工地段道床松软, 两端坚实, 机车高速冲击进一步破坏线路稳定, 第 2 位车辆无法正常通

过而脱线。由于脱线地点位于缓和曲线末端，脱线车辆逐步接近运行方向左侧洞壁，当机次第 3 位罐车前端端梁左侧以高速撞击洞壁，罐体被机次第 2 位台车撞破时，由于反作用力和惯性，罐体往后冲击，后部车辆由于向前冲击，造成机次第 4 位至第 13 位脱线、颠覆、重叠和支架，使 7 辆罐体破裂，当机次 10 位与 11 位撞击支架时罐体破裂，汽油外流，越过安全界限，引起接触网放电，造成机次 11 位汽油罐车燃爆。燃爆造成的强大冲击波冲掉机次 29 位、30 位右侧车门，使 29 位棚车起火燃烧，向南推走机车及机次 1 位罐车和机次 2 位罐车。

三、对事故责任者的处理

对事故的直接责任者司机姚某依法逮捕，副司机姬某记大过一次；宝鸡分局常委书记候某、宝鸡电力机车段党委书记贲某、宝鸡电力机车段运转主任秦某，对这次事故都负有领导责任，分别给予记过处分一次。

乌鲁木齐铁路局胜金台车站列车相撞

一、事故概况及经过

1979 年 2 月 1 日 7 时 52 分，乌鲁木齐铁路局胜金台车站发生了 143 次旅客快车与 393 次旅客列车尾部相撞的事故。造成死亡 14 人，轻伤 22 人；机

车大破 1 台，客车报废 2 辆、大破 4 辆、中破 2 辆、小破 12 辆，中断正线行车 18 小时 38 分。

该局胜金台车站是兰新线两股道的中间站，当时一道停有等会的 002 次货物列车，二道停有待发的 393 次旅客列车(挂客车 9 辆)，计划 393 次开出后接 143 次。胜金台站长冯某违章作业，将 393 次客车越出警冲标 122 米压标停车，尾部仅离进站信号机 39 米。该站系按纵列式设计，站台偏于一端，为使列车靠近站台，据了解过去经常如此违章作业。就在这样情况下，冯某办理了 143 次列车闭塞。143 次列车邻站出发后，他未通知扳道员，也未将 393 次客车移动到警冲标内方。143 次机车建设型 5543 号在行驶到胜金台站前方两个区间时，机车头灯故障熄灭，但未采取任何措施，仍继续运行。在接近胜金台站时，司机唐某未了望信号，副司机刘某误认 393 次出发信号为进站信号，司炉杜某和运转车长王某亦均未确认信号，以 50 多公里时速闯入胜金台车站，与 393 次客车尾部相撞。机车撞入 393 次客车尾部车厢，393 次客车尾部两辆客车相互重叠，机车和 4 辆客车脱轨。同时，机车烟箱引起客车燃油炉着火，因胜金台站无水，部队消防车赶到才扑灭，致使 2 辆重叠客车烧毁。造成人员伤亡和财产损

失。

二、事故原因分析

这次事故的主要原因是机车乘务员严重失职，冒进信号造成的。

三、对事故责任者的处理

1. 5543 号机车司机唐某和副司机刘某，严重失职，已依法逮捕，追究刑事责任。

2. 胜金台站长冯某、143 次运转车长王某工作失职，给予行政撤职处分。

3. 司炉牡某、机务段党委书记柴某、代理段长耿某等同志，分别给予记过处分和记大过处分。

上海铁路局 23 次旅客列车颠覆

一、事故概况及经过

1970 年 9 月 7 日 7 时 28 分，上海铁路局从上海经贵州境开往重庆的 23 次旅客快车，行驶到贵阳铁路分局内黔桂线龙里罗堡区间大修地段播水河桥处，发生列车颠覆特别重大事故，造成三个硬卧车箱翻落播水河桥下，机车全线脱线，死亡 37 人，重伤 29 人，轻伤 103 人，合计伤亡 169 人。造成机车小破，三个硬卧车箱报废，一个软卧车箱小破；铁路线路毁坏 260 米，报废钢轨 14 根，枕木 308 根；中断正线行车 26 小时 32 分，经济损失达 530000 多

元。

二、事故原因分析

23 次旅客列车颠覆原因，主要是机车司机许某虽然呼唤代务副司机梁某注意慢行信号，因弯道未确认慢行时，许某即加速行驶。由于机车处于下坡道开气加速，当机车发生摇晃，引导线脱线时，没有立即采取紧急停车措施，致使事故扩大，列车分离自行停车。同时线路质量低劣，而司机工作不负责任，只进行间断了望，线路状况有了变化不采取相应及时的措施，违章作业时有发生，结果终于发生了特别重大的车毁人亡的事故。

上海铁路局“3·21”行车重大事故

一、事故概况及经过

1992 年 3 月 21 日 3 时 01 分，由南京西开往广州的 211 次旅客列车在浙赣线五里墩站 938 公里 1733 米处与正在进站的 1310 次货物列车发生正面冲突，造成 15 人死亡，34 人受伤。

221 次全列 18 辆、935 吨，由南昌机务段 ND2—232 机车牵引，司机吴某，副司机陈某值乘，运转车长由宜春车务段潘某担任。

1310 次全列 43 辆、2767 吨，由问塘机务段配属机车 DF4—3346 牵引，萍乡机务段司机王某、副司

机杨某值乘，运转车长由宜春车务段张某担任。

按计划，1319 次、1310 次、211 次在五里墩站交会。五里墩站值班员安排 1319 次进 4 道停车，1310 次进 道停车，211 次机外等信号，待 1310 次停妥后再 道通过。当 1310 次于 2 时 51 分通过茶亭子站，211 次 2 时 53 分慢行通过羊石站后，五里墩站值班员即用无线电话呼叫 211 次司机，通知其减慢车速、机外停车等信号，但未听到 211 次司机回答。直到凌晨 3 时许，值班员发现 211 次以正常通过速度冒进五里墩站关闭的下行进站信号机后，立即用无线电紧急呼叫 211 次停车，助理值班员和 1 号扳道员也向 211 次显示红灯但均未奏效，211 次仍以较高的速度继续冒进关闭的 道下行出站信号机，挤坏 4 号道岔，在五里墩站上行进站信号机内方 938 公里十 733 米处，与正在进站的 1310 次货物列车发生正面冲突。以致 211 次机车及机后第 1 至第 5 位车辆颠覆；1310 次机车及机后第 2、第 3 位车辆脱轨、第 6 至第 8 位车辆颠覆，造成人员死亡 15 人、重伤 8 人、轻伤 26 人，客车报废 4 辆、大破 1 辆；货车报废 5 辆、大破 1 辆、中破 1 辆、小破 2 辆，内燃机车 2 台均报废，线路、信号等设备有不同程度损坏，中断行车 35 小时 09 分，构成行车重

大事故。

二、事故原因分析

经过对起复后的 211 次机车驾驶室进行检查，机车自动停车装置控制盒测速发电机插头被拔掉，机车制动机在非常制动位。司机、副司机均已死亡。发生这次事故是 211 次列车司机中断了望，臆测行车，错过制动时机造成的。

在安全管理上，部分干部安全思想不牢固，一般号召多，具体落实少，以致在安全上的漏洞没有及时堵塞。领导干部作风不实，缺乏深入调查研究，对职工中存在一些问题纠正得不够及时有力。机车乘务员班前充分休息制度没有得到真正落实。安全设施不配套，造成部分机车乘务员在该区段有变相关机的现象存在。整体防范事故功能差，211 次列车晚点后，调度未能及时组织运行，恢复正点，以致一晚再晚，影响了乘务员的正常作业。

三、对事故责任者的处理

1. 对本次事故的直接责任者，南昌机务段司机吴某、副司机陈某，本应严肃处理，因已死亡，故不再追究。

2. 南昌机务段段长程某对本次事故负有主要领导责任，给予由段长降为副段长处分，仍主持该段

日常工作，以观后效。该段党委书记傅某，副段长曹某负有重要领导责任，分别给予行政记大过处分。

3. 对负有一定领导责任的南昌铁路分局分局长张某、党委书记谭某分别给予行政记过处分，分管机务的副分局长彭某给予行政警告处分。

辽宁鞍钢矿山公司大孤山铁矿列车相撞

一、事故概况及经过

1981年12月2日8时45分，辽宁省鞍钢矿山公司大孤山铁矿运输车间发生车辆伤害事故。死亡6人，重伤3人，轻伤6人。

是日8时30分许，该矿运输车间030号机车牵引着10台装满岩石的翻斗车，从采场负6米站开往排土场。当列车驶过135米站五成道岔南头4.5米时，第10节翻斗车与第9节翻斗车之间的连接器钩爪突然断裂，断钩爪的第10节翻斗车在惯性作用下，随机车前进几米后，即沿着来路顺10‰的坡道下滑，开始时速度缓慢。调车员站在走台上喊135米站南头西侧搬道员，告之往运转室挂电话说跑车了。搬道员发现跑车，立即将机车上的调度员减下车来，紧接着就通知135米站运转员A。此时135米南头东侧搬道员也发现跑车，立即与运转室联系，

该运转室运转员 A 分别接到两个搬道员报告跑车的电话后，立即跑去搬道，将 135 米站 6 号道岔对 117 米站的下行线。随运转员 A 后面出屋的排土车间党支部副书记 B 问他把道对哪条线上，运转员 A 回答说：“对下行线”。B 说：“应对上行线，上行线坡度小，线路长”。A 认为 B 言之有理，便喊：“快将道岔搬过来！”这时正在 6 号道岔的电路工随手把道岔又搬过来对上行线。A 立即给 117 米站运转室坐台的 C 去电话告之，“从上行线跑车了”。C 说“什么，什么？”A 便叫找 C 的师傅和另一位运转员，但该 2 人均不在。结果，错过了将跑车放入 25‰的上坡道 11 线的时机，至使列车沿 15‰的 117 米站 75 米站的上行线越跑越快，并在跑出 2746 米时(在 75 米站与 117 米站上行之涵洞处)与迎面正常行驶而来的排土车间检修车、移道车相撞，造成人员伤亡。

二、事故原因分析

1. 该矿运输车间 030 号机车尾部列车连接器钩爪突然断裂造成跑车，经鉴定，连接器钩爪铸钢件质量不好，里面有长 55 毫米、宽 35 毫米的杂物夹层，再加上运行中频繁冲撞、钩爪钢铁疲劳裂损，致使连接器钩爪拉力强度不够而造成断钩。

2. 避免事故的措施不当。经检查跑车的尾部列

车闸瓦在短时间内没有制动的磨损痕迹，说明列车制动失效。致使这次事故没有得到避免。列车制动失效原因经检查试验有以下二点：一是该车使用制动较大的 14 寸大制动缸汽压 2.54 吨)，使之在应用中制动梁弯曲，拉杆变型的几率增大。这次跑车的局部列车在事故前，11 月 2 日至 29 日因制动梁弯曲和拉杆变形曾检修过 3 次，这就导致制动梁强度减弱，尤其当列车实行非常制动时造成制动梁和拉杆严重弯曲，使列车制动失效。二是调车员在接班后对使用过程中弯曲失效的制动梁、拉杆未认真检查，因而列车在 10‰坡道上钩爪断裂后，制动失效造成跑车。

跑车后，030 机车调车员，135 米站和 117 米站运转员在紧急情况下，有的没采取措施，有的措施不当，从而未能避免这次重大事故。

辽宁省新民县“1·31”特大道口事故

一、事故概况及经

1993 年 1 月 31 日 7 时 30 分，由赤峰开往大连的 77 次特快旅客列车，运行到高新线罗家站至高台山站间 2 千米 26 米无人看守道口处，与辽宁省新民县新民镇个体大客车相撞，造成 65 人死亡，4 人重伤，5 人轻伤的特大路外伤亡事故。

1月31日,担当77次特快列车牵引任务的沈阳机务段内燃机车东方红(3)型0007号,列车编组16辆,总重850吨,列车于7时26分,由罗家站通过后,以每小时95千米速度运行至该道口鸣笛标前,司机按规定鸣笛示警,在距道口约150米处,司机发现列车运行前方左侧公路上,有一辆大客车由北向南向道口方向行驶,司机立即鸣笛示警,但大客车没有停车迹象,机车司机果断采取紧急制动停车措施,该列车在非常制动状态下与抢越道口的大客车中部相碰,大客车被撞粉碎,机车第二轴两轮被垫脱轨,越过道口457米处停车。汽车乘客当场死亡59人(含司乘2人)、重伤10人(医院抢救中死亡6人),轻伤25人。

二、事故原因分析

根据现场勘查和调查认定,肇事道口标志齐全,铺面平整,设备完好。造成这起事故的主要原因是大客车驾驶员薛某违章抢越道口所致。大客车在通过无人看守道口时没有停车,严重违反了《中华人民共和国道路交通管理条例》第44条第二款“通过无人看守道口时,须停车了望,确认安全后,方准通过。”和国家七部委经交[1986]161号文件第19条关于“车辆、行人通过没有道口信号机的无人