

सेवा में,

मुख्य आयुक्त रेल संरक्षा,
अशोक मार्ग,
लखनऊ.

विषय : पूर्व-मध्य रेलवे के धनबाद मंडल के चोपन-सिंगरौली गैर-विद्युतीकृत एकल लाइन सेक्शन पर दिनांक 2.4.2014 को लगभग 23.40 बजे 51676 अप चोपन कटनी पैसेन्जर का ओबरा डैम स्टेशन में डी केबिन एवं बी केबिन के बीच किमी. 137/01 में 23345 अप बनारस-शक्तिनगर इन्टरसिटी एक्सप्रेस से पिछले छोर की टक्कर - प्रारम्भिक रिपोर्ट

महोदय,

नागर विमानन मंत्रालय द्वारा जारी रेल दुर्घटना सांविधिक जांच नियमावली के नियम-3 के अनुसार, मैं एतद्वारा पूर्व-मध्य रेलवे के धनबाद मंडल के चोपन-सिंगरौली गैर-विद्युतीकृत एकल लाइन अब्साल्यूट ब्लॉक सेक्शन पर दिनांक 2.4.2014 को लगभग 23.40 बजे 51676 अप चोपन कटनी पैसेन्जर का ओबरा डैम स्टेशन में डी केबिन एवं बी केबिन के बीच किमी.137/01 में 23345 अप वाराणसी-शक्तिनगर इन्टरसिटी एक्सप्रेस से पिछले छोर की टक्कर के मामले में सांविधिक जांच की प्रारम्भिक रिपोर्ट अग्रसारित करता हूँ।

1. प्रस्तावना

1.1 दिनांक 02.04.2014 को लगभग 23.40 बजे, जब 51676 अप चोपन कटनी पैसेन्जर ओबरा डी केबिन के डाउन होम सिगनल पर किमी. 137/01 में अंतिम कोच (जीएसआरडी) सहित खड़ी थी, तब उत्तर प्रदेश के सोनभद्र जिला में पूर्व मध्य रेलवे के धनबाद मंडल के चोपन-सिंगरौली सेक्शन पर 23345 अप वाराणसी-शक्तिनगर एक्सप्रेस लगभग 25 किमी. प्रति घंटा की गति में 51676 अप चोपन कटनी पैसेन्जर के पीछे टकरा गई।

1.2 निरीक्षण एवं जांच :

1.2.1 दिनांक 3.4.14 को लगभग 01.25 बजे, मेरे मोबाइल फोन पर मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्व मध्य रेलवे ने मुझे फोन पर सूचित किया कि धनबाद मंडल के चोपन-सिंगरौली सेक्शन में 51676 अप चोपन-कटनी पैसेन्जर और 23345 अप बनारस-शक्तिनगर इन्टरसिटी के बीच पिछले छोर पर टक्कर हो गई है। दुर्घटना में मौतें होने की संभावना है, इसलिए मैंने उनसे सुरागों को संरक्षित करने और दुर्घटना स्थल के फोटोग्राफ लेना सुनिश्चित करने को कहा। उन्हें रेलगाड़ी पार होने के अभिलेखों को जब्त करने और केबिनों और अन्य प्रासंगिक मदों के संयुक्त प्रेक्षण करने की सलाह भी दी। तदन्तर मुझे सूचित किया गया था कि दुर्घटना में दो यात्रियों की मौत हुई थी तथा छः व्यक्ति घायल हुए थे। मैंने तत्काल दुर्घटना का ब्यौरा मुख्य आयुक्त रेल संरक्षा को दिया तथा यह भी सूचित किया कि मैं उक्त दुर्घटना की सांविधिक जांच करूंगा। मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्व मध्य रेलवे से कहा गया था कि वे अधिकारी आराम गृह, चोपन में दिनांक 4.4.14 एवं 5.4.14 को मेरे द्वारा जांच किये जाने की सूचना प्रकाशित करायें तथा जांच के बारे में सिविल और पुलिस प्राधिकारियों को भी सूचित करें।

मैं लखनऊ से दिनांक 3.4.14 को त्रिवेणी एक्सप्रेस से रवाना हुआ और 4.4.14 को 08.00 बजे चोपन स्टेशन पहुंचा। मैं लांगहुड लीडिंग सहित एक डीजल रेल इंजन की कैब में दुर्घटना स्थल पर 23345 अप इंटरसिटी एक्सप्रेस के रास्ते से और उन सिगनलों अवलोकन करते हुए गया जिन्हें सेक्शन पार करते समय इंटरसिटी एक्सप्रेस द्वारा सामना किया गया था। कैबिनो और स्टेशन का निरीक्षण किया गया था। मैंने कटनी पैसेन्जर के डब्ल्यूसी जीएसआरडी 08702 का भी निरीक्षण किया जो टक्कर में क्षतिग्रस्त हो गया था और ओबरा स्टेशन में रेलपथ के बाहर पड़ा था। निरीक्षण के दौरान पूर्व मध्य रेलवे के मुख्य संरक्षा अधिकारी, सीएमपीई, सीएसटीई, डिप्टी सीआरएस (एस एंड टी) कोलकाता, मंडल रेल प्रबंधक तथा धनबाद मंडल के मंडल अधिकारीगण मेरे साथ थे।

1.2.2 सांविधिक जांच चोपन जं. में अधिकारी विश्राम गृह में दिनांक 04.04.2014 और 05.04.2014 को आयोजित की गई थी। जांच आयोजित किये जाने के संबंध में अधिसूचना समाचार पत्रों में विज्ञापन जारी करके प्रसारित की गई थी। धनबाद मंडल के अधिकारियों ने जांच आयोजित किये जाने के संबंध में सिविल और पुलिस प्राधिकारियों को भी सूचना दी थी। जांच के दौरान निम्नलिखित अधिकारीगण उपस्थित थे :

- श्री के. मुखोपाध्याय, मुख्य संरक्षा अधिकारी/पूर्व मध्य रेलवे
- श्री ए. एन. झा, मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर/पूर्व मध्य रेलवे
- श्री राजेश कुमार, सी. एस. ई./पूर्व मध्य रेलवे (रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधि)
- श्री आर. आर. झा, सीएमपीई (डी)/पूर्व मध्य रेलवे
- श्री आर. जी. सिंह, सीपीडीई/पूर्व मध्य रेलवे
- श्री नीरज अंबाष्ठा, सीटीपीएम/पूर्व मध्य रेलवे
- श्री बी. बी. सिंह, मंडल रेल प्रबंधक/धनबाद/पूर्व मध्य रेलवे।
मंडल अधिकारियों को आवश्यकता के अनुसार बुलाया गया था।

1.3 दुर्घटना-स्थल में सुरागों का संरक्षण :

दुर्घटना स्थल पर पहुंचने के उपरांत, धनबाद मंडल के वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा एक संयुक्त नोट तैयार किया गया था।

रेल प्रशासन द्वारा दुर्घटना स्थल के फोटोग्राफ, दुर्घटना में क्षतिग्रस्त रेल इंजन और संबद्ध कोचों के फोटो लिये थे। स्थल की वीडियोग्राफी भी की गई थी।

दिल्ली-ओबरा सेक्शन और स्थल के माप दर्शाते हुए दुर्घटना स्थल का रफ स्केच तैयार किया गया था तथा इस पर वरिष्ठ मंडल इंजीनियर-4/धनबाद के हस्ताक्षर थे। दुर्घटना स्थल का स्केच रेलवे द्वारा तैयार किया गया था जिसमें दुर्घटना स्थल के विवरण देते हुए दुर्घटना की विशेषताएं दी गई थीं।

23345 अप एक्सप्रेस के डीजल रेल इंजन नं. 14975 डब्ल्यूडीजी3ए/झांसी/एनसीआर और 17733 डब्ल्यूडीएम2/पात्रातू/ईसीआर के स्पीडोमीटरों की रिकॉर्डिंग मंडल द्वारा संरक्षित की गई थी और स्पीड रिकार्डों की गति, समय और दूरी रिकार्ड होने का एक प्रिन्ट की गई प्रति उपलब्ध कराई गई थी।

ओबरा स्टेशन में डॉटा लॉगर नहीं लगाया गया था।

1.4 दुर्घटना :

1.4.1 51676 अप चोपन कटनी पैसेन्जर, जो कि एक एयर ब्रेक वाली 10 कोचों के भार वाली डब्ल्यूडीएम-2 रेल इंजन सं. 17773 से चलने वाली रेलगाड़ी ने दिनांक 02.04.14 को

22.30 बजे चोपन से कटनी जाने हेतु अपनी यात्रा प्रारंभ की। रेलगाड़ी 23.19 बजे दिल्ली जं. से रवाना हुई और 23.26 बजे 'ए' केबिन ओबरा पार की और होम सिगनल विफल होने के कारण 23.31 बजे 'डी' केबिन/ओबरा के होम सिगनल में रुक गई।

1.4.2 23245 अप वाराणसी-शक्तिनगर इंटरसिटी एक्सप्रेस, एक एयरब्रेक युक्त रेलगाड़ी जिसे रेल इंजन डब्ल्यूडीजी 3ए नं. 14975 खींच रहा था, ने 02.04.2014 को 23.00 बजे चोपन छोड़ा था। रेलगाड़ी का भार छः कोच का था। रेलगाड़ी ने 23.32 बजे बिल्ली जं. छोड़ा और 23.36 बजे ओबरा 'ए' केबिन के होम सिगनल में रुक गई। रेलगाड़ी 'ए' केबिन/ओबरा होम सिगनल से 23.39 बजे टेक ऑफ किये जाने के उपरांत रवाना हुई। रेलगाड़ी 'सी' केबिन/ओबरा होम सिगनल पर पहुंचते समय 'डी' केबिन, ओबरा होम सिगनल में किमी. 137/01 में खड़ी 51676 अप चोपन-कटनी पैसेन्जर के पिछले हिस्से से टकरा गई। इससे यात्री रेलगाड़ी के अंतिम कोच जीएसआरडी/डब्ल्यूसीआर 08702 को भारी क्षति हुई।

1.5 मौसम की स्थिति :

दुर्घटना के समय मौसम साफ था और दृश्यता अच्छी थी।

1.6 जनहानियां :

मुझे यह रिपोर्ट करते हुए दुःख है कि दुर्घटना के फलस्वरूप दो यात्रियों की मौत हो गई। दो यात्री गंभीर रूप से घायल हुए थे और 06 यात्रियों को मामूली चोटें लगी थीं।

1.7 यात्री अकूपैन्सी :

23345 अप वाराणसी-शक्तिनगर इंटरसिटी एक्सप्रेस 06 कोचों के भार सहित चल रही थी। रेलगाड़ी में 500 यात्रियों की क्षमता के सापेक्ष लगभग 520 यात्री यात्रा कर रहे थे और 51676 अप चोपन-कटनी पैसेन्जर 10 कोच के भार के सहित चल रही थी। रेलगाड़ी में लगभग 360 यात्री यात्रा कर रहे थे।

2. राहत उपाय

2.1 सूचना :

दुर्घटना के उपरांत, 23.45 बजे सीयूजी फोन पर दुर्घटना के बारे में सूचना 51676 अप चोपन-कटनी पैसेन्जर के गार्ड के माध्यम से नियंत्रण कक्ष में प्राप्त की गई थी।

2.2 चिकित्सा सहायता एवं राहत :

2.2.1 मंडलीय नियंत्रण द्वारा एआरएमई एवं एआरटी को आदेश दिये गये थे और इनके संचलन का विवरण नीचे दिये गये हैं :

एआरएमई :

क्रमांक	घटना	एआरएमई/सीपीयू
1	आदेश देने का समय	23.45 बजे
2	प्रस्थान का समय	00.30 बजे

3	स्थल पर पहुंचने का समय	01.10 बजे
---	------------------------	-----------

एआरटी :

क्रमांक	घटना	एआरएमई/सीपीयू	कैन 140 टन/ बीआरडब्ल्यूडी
1	आदेश देने का समय	23.50 बजे	3.4.14 को 01.30 बजे
2	स्टेशन से प्रस्थान	00.50 बजे	02.45 बजे
3	दिल्ली में आगमन	01.03 बजे	06.45 बजे एसएलबीएन में
4	स्थल हेतु प्रस्थान	02.47 बजे	07.45 बजे
5	स्थल पर पहुंचना	03.10 बजे	08.15 बजे
6	ओबरा यार्ड में काम पूरा होने के बाद स्थल से रवानगी।	07.50 बजे	14.00 बजे

2.2.2 धनबाद मंडल के चोपन के मंडलीय नियंत्रण ने तत्काल सोनभद्र जिला के दीवानी प्राधिकारियों को सूचित किया।

2.2.3 चोपन और ओबरा स्टेशनों में हेल्पलाइन सेवाओं के प्रावधान किये गये थे। धनबाद में टेलीफोन नं. 0323-2205284, 0326-2220016 और चोपन में टेलीफोन नं. 0544-5264204 लगाये गये थे।

2.2.4 घायल और मृत यात्रियों की सूची ओबरा और चोपन स्टेशनों पर चिपकाई गयी थीं।

2.2.5 अनुग्रह भुगतान :

निम्नलिखित अनुग्रह भुगतान की घोषणा की गई थी :

1. मृत्यु की स्थिति में रु.50,000/-
2. गंभीर रूप से घायल की स्थिति में रु.25,000/-
3. साधारण चोट की स्थिति में रु.10,000/-

05.04.2014 तक रु. 70,000/- की कुल धनराशि का भुगतान किया गया था। मृत्यु के दो मामलों में अनुग्रह राशि का भुगतान अभी किया जाना शेष है, क्योंकि 04.04.2014 को परिवारों ने उसे लेने से इंकार कर दिया था। अनुग्रह भुगतान को शीघ्र निपटाया जाना चाहिए तथा रेलवे को रेल दावा अधिकरण के पास प्रतिपूर्ति हेतु दावा करने में परिवारों की सहायता प्रदान करनी चाहिए।

2.3 बहाली :

2.3.1 रेलगाड़ी नं. 51676 अप की दो कोचों को पीछे छोड़ते हुए आगे की 08 कोचों ने समुचित सिगनल मिलने पर 00.54 बजे स्थल छोड़ा और 01.10 बजे ओबरा स्टेशन पहुंची। पुलिस से अनुमति 03.30 बजे मिली थी। क्षतिग्रस्त कोच जीएसआरडी 08702 को 12.40 बजे रेलपथ से अलग किया गया था। 12.55 बजे रेलपथ को फिट दिया गया था। दुर्घटना स्थल को 14.00 बजे क्लियर किया गया था। 14.18 बजे पहली रेलगाड़ी 14.18 बजे दुर्घटना स्थल पार की थी। रेलगाड़ी संचलन को बहाल करने में

अत्यधिक समय लगाया गया था जिसे बेहतर योजना के साथ कम समय में किया जा सकता था।

2.4 यात्री यातायात का अवरोध :

विलंबित अथवा निरस्त की गई रेलगाड़ियों का विवरण :

क्र.सं	रेलगाड़ी संख्या	समय
रोकी गई :		
1	13026	780
2	11448	480
3	23348	480
4	14370	410
5	51675	492
6	13346	620
निरस्त की गई :		
1	23346	
2	51677	
3	51678	
4	51680	

3.0 रेलगाड़ी

3.1 रेलगाड़ी का संयोजन और मार्शल क्रम :

3.1.1 51676 अप चोपन-कटनी पैसेन्जर का रेल इंजन :

रेलगाड़ी 51676 अप चोपन कटनी पैसेन्जर को पत्रातू डीजल शेड का 112.8 टन वजन का डीजल रेल इंजन नं. 17733 डब्ल्यूडीएम 3 हॉल कर रहा था। रेल इंजन डीएलडब्ल्यू में बनाया गया था तथा 07.05.1979 को चालू किया गया था। रेल इंजन में हेड लाइट, स्पीडोमीटर, स्पीड रिकॉर्डर, फ्लैशर लाइट का प्रावधान किया गया था और सभी कार्य कर रहे थे। जमालपुर में दिनांक 24.05.2012 को पिछली आईओएच/पीओएच के उपरांत पत्रातू में इसका पिछला ट्रिप निरीक्षण 24.03.2014 को किया गया था। आईओएच/पीओएच से 24.03.2014 तक यह 2,42,385 किलोमीटर चल चुका था।

3.1.2 23345 अप वाराणसी-शक्तिनगर इंटरसिटी एक्सप्रेस का रेल इंजन :

रेलगाड़ी 23345 अप वाराणसी-शक्तिनगर इंटरसिटी एक्सप्रेस का रेल इंजन झांसी डीजल शेड का 123 टन वजन का डीजल रेल इंजन नं. 14975 डब्ल्यूडीजी 3 ए हॉल कर रहा था। रेल इंजन डीएलडब्ल्यू द्वारा 2002 में बनाया गया तथा 12.11.2002 को चालू किया गया था। रेल इंजन में हेड लाइट, स्पीडोमीटर, स्पीड रिकॉर्डर, फ्लैशर लाइट का प्रावधान किया गया था और सभी कार्य कर रहे थे। झांसी में दिनांक 27.11.2010 को पिछला पीओएच किया गया था। इसका पिछला ट्रिप निरीक्षण 28.03.2014 को झांसी में किया गया था। पिछले पीओएच से 25.03.2014 तक यह 2,94,802 किलोमीटर चल चुका था।

3.2 कोच :

3.2.1 51676 अप चोपन-कटनी पैसेन्जर में दस कोच लगाई गई थीं उनके मार्शल क्रम तथा अन्य विवरण नीचे दिये गये हैं :

क्रसं	इंजन से संख्या	कोच नं.	बॉडी एवं टाइप	बनाने का वर्ष	पिछला पीओएच	वापसी की तिथि
1	पहला	डब्ल्यूसीआर जीएसएलआर 07717	आईसीएफ	2007	एआईआईडब्ल्यू 2.5.13	12 / 14
2	दूसरा	ईआरजीएस 00509	आईसीएफ	2000	बीपीएल 29.12.13	1 / 16
3	तीसरा	एनईजीएस 01494	आईसीएफ	2001	बीपीएल 28.10.13	12 / 15
4	चौथा	डब्ल्यूसीजीएस 10418	आईसीएफ	2010	एआईआईडब्ल्यू 18.10.12	05 / 14
5	पांचवां	डब्ल्यूसीजीएस 97404	आईसीएफ	1997	एआईआईडब्ल्यू 08.02.14	09 / 15
6	छठा	डब्ल्यूसीजीएस 08409	आईसीएफ	2008	यूबीएलएस 08.02.14	04 / 15
7	सातवां	डब्ल्यूसीजीएस 11423	आईसीएफ	2011	जेयूडब्ल्यूएस 12.10.13	05 / 15
8	आठवां	डब्ल्यूसीजीएस 88418	आईसीएफ	1988	एआईआईडब्ल्यू 15.4.13	11 / 14
9	नवां	डब्ल्यूसीआर	आईसीएफ	1988	एआईआईडब्ल्यू 7.1.13	08 / 14

		जीएस 88408				
10	दसवां	डब्ल्यूसीजी एसआरडी 08702	आईसीएफ	2008	जेयूडब्ल्यूएस 12.10.13	06 / 15

3.2.2 23345 अप वाराणसी-शक्तिनगर इन्टरसिटी एक्सप्रेस रेलगाड़ी में छः कोच लगाई गई थीं उनके मार्शल क्रम तथा अन्य विवरण नीचे दिये गये हैं :

क्रसं	इंजन से संख्या	कोच नं.	बॉडी एवं टाइप	बनाने का वर्ष	पिछला पीओएच	वापसी की तिथि
1	पहला	ईसीजीएसएल आरडी 10717	आईसीएफ	2010	एलएलएचएम 17.1.13	8 / 14
2	दूसरा	ईसीजीएस 91412	आईसीएफ	1991	एलएलएचएम 31.10.13	6 / 15
3	तीसरा	ईसीजीएस 11476	आईसीएफ	2011	एलएलएचएम 05.02.14	09 / 15
4	चौथा	ईसीजीएस 06411	आईसीएफ	2006	एलएलएचएम 13.01.14	08 / 15
5	पांचवां	ईसीजीएस 03526	आईसीएफ	2003	एलएलएचएम 09.04.13	11 / 14
6	छठा	ईसीजीएस एलआरडी 00709	आईसीएफ	2003	बीपीएल 27.08.13	10 / 15

3.3 रेलगाड़ी की लंबाई, वजन एवं ब्रेक पॉवर :

3.3.1 रेल इंजन को छोड़कर 51676 अप चोपन-कटनी पैसेन्जर की कुल लंबाई 222.96 मीटर और वजन 368.31 टन था (इंजन और यात्रियों को छोड़कर)।

रेलगाड़ी में पूर्णतः एयरब्रेक लगी थी तथा ब्रेक पॉवर 100 प्रतिशत था।

3.2.2 रेल इंजन को छोड़कर 23345 अप वाराणसी-शक्तिनगर इन्टरसिटी एक्सप्रेस की कुल लंबाई 133.776 मीटर और वजन 220.6 टन था (इंजन और यात्रियों को छोड़कर)।

रेलगाड़ी में पूर्णतः एयरब्रेक लगी थी तथा ब्रेक पॉवर 100 प्रतिशत था।

3.4 क्षति एवं स्थिति :

3.4.1	चल स्टॉक (कोचें)	:	34,91,154 /—
3.4.2	23345 अप का इंजन	:	15,00,000 /—
3.4.3	रेलमार्ग	:	कुछ नहीं।
3.4.4	ओएचई	:	कुछ नहीं। (गैर विद्युतीकृत सेक्शन)
3.4.5	सिगनल एवं दूरसंचार	:	कुछ नहीं।
	क्षति की कुल लागत	:	49,91,154

4. स्थानीय विशेषतायें

4.1 सेक्शन एवं स्थल :

- 4.1.1 दुर्घटना उत्तर प्रदेश सोनभद्र जिला में पड़ने वाले पूर्व मध्य रेल के धनबाद मंडल के चोपन जं.—सिंगरौली बड़ा गेज एकल लाइन गैर विद्युतीकृत सेक्शन पर ओबरा डैम स्टेशन की 'डी' केबिन और 'बी' केबिन के बीच किमी. 137/0—1 में घटी थी। रेलपथ ओपन ऊंचे—नीचे भूभाग से होकर गुजरता है। दुर्घटना एक सम रेलपथ पर घटी।
- 4.1.2 दुर्घटना स्थल में रेलपथ उत्तर से दक्षिण दिशा में चलता है। भारी पठारी मिट्टी के साथ किनारे की ऊंचाई लगभग 1.0 से 1.2 मीटर है।

4.2 सिगनल व्यवस्था एवं कार्य प्रणाली :

बिल्ली—ओबरा सेक्शन एक गैर—इन्टरलॉक हुई एकल लाइन है। सिगनल एमएसीएल हैं और इन्टरलॉकिंग पुराने मानक—III के अनुसार है।

बिल्ली—ओबरा के बीच अब्सॉल्यूट ब्लॉक सिस्टम की कार्य प्रणाली है। बिल्ली जं. से आने वाली अप रेलगाड़ियों को लाइन क्लियर प्रदान करने के लिए 'ए' केबिन/ओबरा में ब्लॉक उपकरण लगाये गये हैं। होम सिगनल 'ए' केबिन, 'बी' केबिन और 'डी' केबिन में लगाये गये हैं। रेलगाड़ी ओबरा डैम स्टेशन के प्लेटफार्म पर पहुंचने से पहले 'ए' केबिन होम सिगनल, 'बी' केबिन होम सिगनल और 'डी' केबिन होम सिगनल पास करना पड़ता है। इन्टरलॉकिंग इस प्रकार की है कि 'डी' केबिन/ओबरा का होम सिगनल को केवल 'ई' केबिन से 'डी' केबिन तक स्लॉट स्थानांतरित हो जाने पर ही केबिन मैन द्वारा 'बी' सिगनल को लोअर किया जा सकता है। इसी प्रकार 'ए' केबिन के होम सिगनल को तभी लोअर किया जा सकता है जब 'बी' केबिन द्वारा 'ए' केबिन को स्लॉट स्थानांतरित हो जाता है। 'ए' केबिन और डी केबिन के बीच रेलपथ की ट्रैक सर्किटिंग नहीं की गई है। इसलिए, नियमों में वर्णित है कि स्लॉटों के स्थानांतरण की पुष्टि करने हेतु केबिनों द्वारा प्राइवेट नम्बरों का विनिमय अवश्य किया जाना चाहिए। निकट के केबिनमैनों द्वारा सिगनलों के बीच सेक्शनों के क्लियरेन्स की पुष्टि करने हेतु प्राइवेट नंबरों के अदला—बदली की भी आवश्यकता होती है। होम सिगनल को लोअर करने के लिए प्राइवेट नम्बरों की अदला बदली करके केबिन मैन द्वारा प्लेटफार्म स्टेशन मास्टर/ओबरा की अनुमति लेना भी आवश्यक होता है।

चोपन में उप मंडल कार्यालय और धनबाद में मंडलीय कार्यालय में नियंत्रण कार्यालय द्वारा सेक्शन को नियंत्रित किया जाता है।

- 4.3 महत्वपूर्ण स्टेशनों/स्थितियों से किलोमीटर दूरी : इस रिपोर्ट में उल्लिखित विभिन्न बिंदुओं की दूरी गार्वा रोड जं. रेलवे स्टेशन से मानी गई है, जो निम्नानुसार है :

सलाई बान्वा	132 / 240 (132 / 2-3)
ओबरा 'ए' केबिन	134.750 (134 / 7-8)
ओबरा 'बी' केबिन	135.980 (135 / 9 - 136 / 0)
ओबरा 'सी' केबिन	136.850 (136 / 8-9)
दुर्घटना स्थल	137.10 (137 / 1-2)
ओबरा 'डी' केबिन	137.600 (137 / 6)
ओबरा डैम स्टेशन	137.890 (137 / 8-9)
बिल्ली	135.160
चोपन	141.4

टिप्पणी : सलाई बान्वा, बिल्ली एवं ओबरा 'ए' केबिन एक त्रिकोण की स्थिति में हैं। ओबरा और ओबरा की सभी केबिनों के किलोमीटर सलाई बान्वा होकर गर्वा रोड से हैं तथा चोपन उत्तर मध्य रेलवे के बिल्ली चोपन से चुनार सेक्शन में त्रिकोण के दूसरी ओर होने के कारण चोपन का किमी. चुनार की ओर गर्वा रोड पासिंग बिल्ली से है।

4.4 अनुमेय गति और गति सीमायें :

चोपन जं.-सिंगरौली सेक्शन की अधिकतम अनुमेय गति यात्री/मेल एक्सप्रेस हेतु 75 किमी. प्रति घंटा है। 137/0-8 की स्थिति में 65 किमी. प्रति घंटा का स्थायी गति सीमा निर्धारित की गई है और दुर्घटना के दिन, 134/7-8 में 30 किमी. प्रति घंटा का अस्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया था।

4.5 मुख्यालय :

सिगनल एवं दूरसंचार: वरिष्ठ मंडल सिग. एवं दूरसंचार इंजीनियर(समन्वय)/धनबाद, सहायक सिग. एवं दूरसंचार इंजीनियर/चोपन, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/चोपन, जूनियर इंजीनियर/ओबरा।

रेलपथ : वरिष्ठ मंडल इंजीनियर-4/धनबाद, सहायक मंडल इंजीनियर/चोपन, वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर/रेलपथ/ओबरा, जून. इंजी. /रेलपथ/ओबरा।

परिचालन : वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक, धनबाद, डीटीएम/चोपन

टीआई : टीआई/चोपन

नियंत्रण : चोपन।

5. मुख्य विशेषतायें :

5.1 दुर्घटना के समय तक किसी ने रेलगाड़ी संख्या 23345 अप वाराणसी-शक्तिनगर एक्सप्रेस के रेल इंजन संख्या 14975 डब्ल्यूडीजी 3ए/झांसी/एनसीआर में कोई असामान्य बात नहीं रिपोर्ट की थी।

5.2 रेलगाड़ी संख्या 23345 अप वाराणसी-शक्तिनगर एक्सप्रेस के रेल इंजन संख्या: 14975 डब्ल्यूडीजी 3ए/झांसी/एनसीआर में मेसर्स मेधा सर्वो ज़ाइक्स प्रा. लि. का स्पीड इन्डीकेटिंग कम रिकार्डिंग सिस्टम लगा हुआ था।

- 5.3 रेलगाड़ी सं. 23345 अप के ब्रेक पॉवर 6 – 12 कोचों के साथ रन कर रहे थे, जो बीपीसी नं. 576323/एसजीआरएल/ईसीआर दिनांक 02.04.2014 के अनुसार 100 प्रतिशत था। दुर्घटना के समय तक ड्राइवर को अपनी रेलगाड़ी नियंत्रित करने में कोई कठिनाई नहीं हुई थी। रेलगाड़ी यात्री रेलगाड़ी से टक्कर होने से पहले बिल्ली जं. और ओबरा के 'ए' केबिन में रुकी थी।
- 5.4 दुर्घटना के बाद 23345 अप के रैक की पॉवर ब्रेक का संयुक्त रूप से जांच की गई थी तथा ब्रेक का पॉवर 100 प्रतिशत पाया गया था।
- 5.5 51676 अप पैसेन्जर बिल्ली जं. स्टेशन से समुचित लाइन विलयर मिलने के उपरांत 'ए' केबिन/ओबरा होम सिगनल में पहुंची थी।
- 5.6 51676 अप पैसेन्जर रेलगाड़ी सिगनल 'लाल' होने के कारण तीन मिनट हेतु ए केबिन/ओबरा के होम सिगनल में रुकी थी। रेलगाड़ी चालक दल के अनुसार रेलगाड़ी 23.26 बजे होम सिगनल मिलने के बाद चली थी।
- 5.7 रेलगाड़ी चालक दल के अनुसार सिगनल 'लाल' दर्शाने के कारण 51676 अप पैसेन्जर रेलगाड़ी पुनः 23.31 बजे डी केबिन/ओबरा होम सिगनल में रुकी थी।
- 5.8 पैसेन्जर रेलगाड़ी का पिछला कोच 4 डिग्री दाहिने हाथ के वक्र पर किमी. 137/01 में खड़ा था।
- 5.9 51676 अप रेल इंजन की स्पीड रिकॉर्डर क्लॉक के अनुसार स्पीड रिकॉर्डर ने 23.41 बजे एक मूवमेन्ट रजिस्टर किया।
- 5.10 रेलगाड़ी सं. 23345 अप बिल्ली जं. स्टेशन से समुचित लाइन विलयर होने के उपरांत 'ए' केबिन/ओबरा होम सिगनल में पहुंची थी।
- 5.11 23345 अप एक्सप्रेस सिगनल 'लाल' दर्शाने के कारण 23.36 बजे 'ए' केबिन/ओबरा के होम सिगनल में पहुंची थी। रेलगाड़ी 23.39 बजे होम सिगनल के टेक ऑफ होने के उपरांत चली थी।
- 5.12 रेलगाड़ी ने 'बी' केबिन/ओबरा सिगनल पार किया था क्योंकि सिगनल लोअर कर दिया गया था। लोको पायलट ने 30 किमी. प्रति घंटा का गति प्रतिबंध देखा और गति कम होना शुरू होने के पहले गति को 61 किमी. प्रति घंटा तक बढ़ाया तथा रेलगाड़ी एकाएक रुक गई।
- 5.13 5.13 टक्कर में 51676 अप पैसेन्जर रेलगाड़ी के अंतिम कोच को भारी क्षति हुई थी और द्वितीय श्रेणी यात्री हिस्सा दब गया था तथा इन्ड वाल ऊपर उठ गई थी।
- 5.14 टक्कर में 23345 अप रेल इंजन के रेडिएटर कम्पार्टमेन्ट भी क्षतिग्रस्त हो गया था।
- 5.15 ओबरा स्टेशन मास्टर/प्लेटफार्म ने रेलगाड़ी सं. 23345 अप इन्टरसिटी एक्सप्रेस की लाइन क्लीयर अनुमति हेतु 23.45 बजे 'ए' केबिन/ओबरा के साथ प्राइवेट नंबर एक्सचेन्ज किया था। इस क्रियाकलाप के उपरांत दुर्घटना तक ओबरा स्टेशन मास्टर द्वारा आगे कोई प्राइवेट नं. एक्सचेन्ज नहीं किये गये थे।
- 5.16 स्टेशन रिकार्ड के अनुसार 23.25 बजे 'ए' केबिन/ओबरा ने ओबीआर प्लेटफार्म स्टेशन मास्टर से रेलगाड़ी सं. 23345 अप इन्टरसिटी एक्सप्रेस को लाइन क्लीयर प्रदान करने के लिए प्राइवेट नं. एक्सचेन्ज किये थे।
- 5.17 'ए' केबिन के रिकार्ड के अनुसार 23.34 बजे स्लॉट हेतु 'ए' केबिन ओबरा ने 'बी' केबिन ओबरा से प्राइवेट नम्बर एक्सचेन्ज किया था।

- 5.18 'ए' केबिन/ओबरा ने 23345 अप इंटरसिटी एक्सप्रेस हेतु होम सिगनल लोअर करने के पहले स्टेशन मास्टर/ओबरा से प्राइवेट नम्बर एक्सचेन्ज नहीं किया था जो नियमानुसार आवश्यक था।
- 5.19 जैसा कि प्राइवेट नम्बर बुक में 'बी' केबिन/ओबरा द्वारा रिकार्ड किया गया है, ए केबिन को स्लॉट देने हेतु 23.35 बजे 'बी' केबिन/ओबरा ने 'ए' केबिन से प्राइवेट नम्बर एक्सचेन्ज किया था।
- 5.20 रिकार्ड के अनुसार 51676 अप पैसेन्जर रेलगाड़ी को पास करने के उपरांत, 'बी' केबिन/ओबरा होम सिगनल और 'ए' केबिन/ओबरा होम सिगनल के बीच सेक्शन के क्लियरेन्स हेतु बी केबिन/ओबरा ने प्राइवेट नम्बर एक्सचेन्ज किये थे।
- 5.21 नियमानुसार यथा आवश्यक होता है, 'बी' केबिन/ओबरा ने 23345 अप इंटरसिटी रेलगाड़ी हेतु स्टेशन मास्टर/ओबरा से सिगनल को लोअर करने हेतु बिना प्राइवेट नंबर एक्सचेन्ज किये बिना ही होम सिगनल लोअर कर दिया था।
- 5.22 51676 अप पैसेन्जर रेलगाड़ी को पास करने के उपरांत 'बी' केबिन/ओबरा होम और डी केबिन ओबरा होम के बीच सेक्शन क्लियर करने हेतु 'बी' केबिन/ओबरा ने 'डी' केबिन/ओबरा से प्राइवेट नंबर नहीं प्राप्त किया था, नियमानुसार जो आवश्यक था।
- 5.23 जैसा कि नियमानुसार आवश्यक होता है, 23345 अप इंटरसिटी एक्सप्रेस हेतु होम सिगनल लोअर करने से पहले 'बी' केबिन/ओबरा से स्लॉट प्राप्त करने के उपरांत 'बी' केबिन/ओबरा ने भी 'डी' केबिन/ओबरा के साथ प्राइवेट नंबर एक्सचेन्ज नहीं किया था।

6 : तात्कालिक निष्कर्ष

- 6.1 निष्कर्ष : अब तक मेरे समक्ष आये तथ्यपूर्ण, सामग्री और परिस्थितिजन्य साक्ष्य का सावधानीपूर्वक विचार करके, मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचता हूं कि 51676 अप चोपन-कटनी पैसेन्जर की ओबरा डैम स्टेशन पर डी केबिन और बी केबिन के बीच 23345 अप बनारस-एसकेटीएन इंटरसिटी एक्सप्रेस की टक्कर परिचालन कर्मचारियों द्वारा स्टेशन की कार्यविधि में की गई त्रुटि के कारण हुई थी।

तदनुसार, दुर्घटना "स्टेशन की कार्यविधि में त्रुटि" की कोटि में आती है।

7 : तत्काल संस्तुतियां :

- 7.1 परिचालन कर्मचारियों (केबिनमैन/लीवरमैन) को नियमों के समुचित समझ नहीं है। रेलवे को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि परिचालन कर्मचारियों को उनका आश्वासन लेने और ड्यूटी पर रखने से पहले समुचित ढंग से काउंसिल किया गया है।
- 7.2 ओबरा स्टेशन और केबिनों में रेलगाड़ी पास करने वाले अभिलेख रेलगाड़ियों को आगमन हेतु प्राइवेट नम्बरों के एक्सचेन्ज में कई कमियां दर्शाते हैं। यह पर्यवेक्षण में कमी का सूचक है। केबिनों और स्टेशनों की समुचित कार्यविधि सुनिश्चित करने हेतु रेलगाड़ी पास करने रिकार्ड का आवधिक ऑडिट किया जाना चाहिए।

(पी. के. बाजपेयी)
आयुक्त रेल संरक्षा
पूर्व परिमंडल

प्रतिलिपि :

1. महाप्रबंधक, पूर्व मध्य रेलवे, हाजीपुर।
2. सचिव (संरक्षा), रेल मंत्रालय, रेलवे बोर्ड, रेल भवन, नई दिल्ली।

(पी. के. बाजपेयी)
आयुक्त रेल संरक्षा
पूर्व परिमंडल

प्रेस नोट

पूर्व परिमंडल, कोलकाता के रेल संरक्षा आयुक्त, श्री पी. के. बाजपेई ने पूर्व मध्य रेलवे के धनबाद मंडल के ओबरा डैम स्टेशन में दिनांक 02.04.2014 को करीब 23.40 बजे 51676 अप चोपन-कटनी सवारी गाड़ी द्वारा 23345 अप बनारस-शक्ति नगर इंटरसिटी एक्सप्रेस के पिछले छोर में टकराने की घटना की सांविधिक जांच की।

दुर्घटना के परिणास्वरूप दो सवारियों की मृत्यु हो गई दो सवारी गंभीर रूप से घायल हो गये और 06 सवारी साधारण रूप से घायल हुए।

आयुक्त की प्रारंभिक रिपोर्ट के साथ संलग्न अंतिम "निष्कर्ष" के अनुसार दुर्घटना का कारण स्टेशन में परिचालन कर्मचारी की कार्यविधि में भूल होने की वजह बताया गया है।

यह निष्कर्ष सरकार के विचाराधीन है।

प्रयुक्त संक्षिप्ताक्षरों की सूची

एडीईएन	सहायक मंडल इंजीनियर
एआरटी	दुर्घटना राहत रेलगाड़ी
एआरएमई	आकजीलियरी राहत चिकित्सा उपस्कर
एएसटीई	सहायक सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर
बीपीसी	ब्रेक पॉवर सर्टिफिकेट
सीसीआरएस	मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त
सीएमपीई(डी)	मुख्य चालन शक्ति इंजीनियर (डीजल)
सीपीडीई	मुख्य योजना एवं अभिकल्प इंजीनियर

सीएसटीई	मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर
सीएसओ	मुख्य संरक्षा अधिकारी
सीएसई	मुख्य सिगनल इंजीनियर
सीटीपीएम	मुख्य यातायात योजना प्रबंधक
सीयूजी	बंद प्रयोक्ता समूह
डीआरएम	मंडल रेल प्रबंधक
डीटीएम	मंडल यातायात प्रबंधक
डीवाई	उप/डिप्टी
डीवाई.सीआरएस	उप आयुक्त रेल संरक्षा
ईसीआर	पूर्व मध्य रेलवे
ईआर	पूर्व रेलवे
ईएक्सपी	एक्सप्रेस
आईसीएफ	इन्टीग्रल कोच फैक्टरी
आईओएच	माध्यमिक ओवरहॉलिंग
जेएन	जंक्शन
जेई	जूनियर इंजीनियर
एलडब्ल्यूआर	लांग वेल्डेड रेल
एमएसीएल	मल्टी ऐस्पेक्ट कलर लाइट
एनसीआर	उत्तर मध्य रेलवे
ओएचई	शिरोपरि उपस्कर
पीओएच	आवधिक ओवरहॉलिंग
पीएससी	प्रि-स्ट्रेसड कंक्रीट
पीडब्ल्यू	रेलमार्ग
आरसीटी	रेल दावा अधिकरण ।
एसआरडीईएन	वरिष्ठ मंडल इंजीनियर
एसएंडटी	सिगनल एवं दूरसंचार
एसआर	वरिष्ठ
एसआरडीओएम	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक

एसआरडीएसटीई	वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर
एसएलआर	द्वितीय श्रेणी कंपाटमेन्ट सहित कोच
टीआई	यातायात निरीक्षक
यूपी	उत्तर प्रदेश
अप	अप दिशा
यूटीएस	अल्टीमेट टेन्साइल स्ट्रेन्थ
वीएचएफ	बहुत ऊंची फ्रीक्वेन्सी
डब्ल्यूसी जीएसआरडी	कोच का प्रकार
डब्ल्यूसीआर	पश्चिम मध्य रेलवे

स्टेशनों के कोड

बीआरडब्ल्यूडी	बरवाडीह
बीएसबी	वाराणसी जं.
सीपीयू	चोपन
डीएचएन	धनबाद
केटीई	कटनी
ओबीआर	ओबरा डैम स्टेशन
एसकेटीएन	शक्तिनगर